



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 235]

नई दिल्ली, शनिवार, मई 28, 2016/ज्येष्ठ 7, 1938

No. 235]

NEW DELHI, SATURDAY, MAY 28, 2016/JYAISTHA 7, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 13 मई, 2016

संख्या टीएएमपी/13/2016-बीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से प्राप्त 10 वर्ष की अवधि के लाइसेंस आधार पर, कोयला यार्ड से मार्शलिंग यार्ड को कन्वेयर के द्वारा मशीनीकृत निकास और मार्शलिंग यार्ड में वैगन लादन प्रणाली के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(संख्या. टीएएमपी/13/2016-बीओसीपीटी)

बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री. टी.एस. बालसुब्रमनियम, सदस्य (वित्त),
- (ii). श्री. रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मार्च, 2016 के 30 दिन पारित)

यह मामला, कोयला यार्ड से मार्शलिंग यार्ड को कन्वेयर के द्वारा मशीनीकृत निकासी और मार्शलिंग यार्ड में वैगन डुलाई प्रणाली का 10 वर्ष की अवधि के लाइसेंस आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए बी.ओ.चिदम्बरनार पत्तन न्यास (बीओसीपीटी) से 30 जनवरी, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. वीओसीपीटी द्वारा अपने 30 जनवरी, 2016 के पत्र में किये गए मुख्य मुद्दे नीचे दिये गए हैं:

- (i). कोयला यार्ड से मार्शलिंग यार्ड को कन्वेयर द्वारा कार्गो की निकासी और मार्शलिंग यार्ड में वैगन लदान प्रणाली को 10 वर्ष की अवधि के लाइसेंस आधार पर प्रत्याशित बोलीदाता को लाइसेंस की मंजूरी द्वारा दुलाई व्यवस्था का मशीनीकृत निकास कार्यान्वित करने का प्रस्ताव है।
- (ii). पोत परिवहन मंत्रालय ने विषयक परियोजना का “लैटर ऑफ अवार्ड” जारी करने की समय-सीमा 30 मार्च, 2016 अथवा उससे पूर्व की निर्धारित की है तदनुसार वीओसीपीटी के न्यासी मंडल ने 13 जनवरी, 2016 की बोर्ड की बैठक में परियोजना को अनुमोदित कर दिया है।
- (iii). पहले के अवसरों पर, राजस्व भागीदारी के आधार पर 10 वर्ष की अवधि के लाइसेंस के लिए वर्तमान कोयला यार्ड स्थित लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए दो बार कोई निविदा प्राप्त नहीं हुई। इसलिए पीपीपी मोड के अंतर्गत परियोजना के कार्यान्वयन के लिए वीओसीपीटी की बर्थ संख्या III व IV और कोयला स्टैक यार्ड में उतारे गए कार्गो सहित कार्य के क्षेत्राधिकार का विस्तार का प्रस्ताव था।
- (iv). पत्तन में आने वाले औद्योगिक कोयले सहित वर्तमान में विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा कोयला यार्ड में उन्हें आबंटित स्लाटों में अपना-अपना कोयला स्टैक किया जाता है और आवश्यकता पड़ने पर वैगन/ट्रकों के द्वारा अंतिम प्रयोक्ता तक दुलाई किया जाता है। कोयला स्टैक यार्ड के चरण – 1 के बीचों-बीच एक ब्रॉड-गेज रेलवे लाइन उपलब्ध है। वर्तमान में, कोयला यार्ड से वार्फ लाइन में खड़े वैगनों में लदान के लिए ट्रांजिट शैडों के पीछे वीओसी वार्फ तक कार्गो की ट्रकों से दुलाई होती है। इससे प्रत्येक रैक के लदान के लिए काफी समय लगता है और परिणाम में कोयला स्टैक यार्ड से कार्गो की निकासी कम होती है। 59 वैगनों की एक पूरी रैक के लदान के लिए 8 घंटे लगते हैं। उस समय तक रेलवे लोको/वैगन लदान को पूरा करने में लगे रहते हैं। इसके परिणामस्वरूप पत्तन प्रयोक्ताओं को वैगनों के लिए विलंब शुल्क का भुगतान करना पड़ता है। अतः रेलवे वैगनों में कार्गो के लदान के समय को कम करने और प्रदूषण कम करने के उद्देश्य से कोयला स्टैक यार्ड में एक उपयुक्त मशीनीकृत प्रहस्तन प्रणाली स्थापित करने का प्रस्ताव है।

2.2. वीओसीपीटी द्वारा संकल्पित सुविधा इस प्रकार है:

- (i). जलयान से उतारे गये कोयले को कोयला स्टैक यार्ड में रखा जायेगा। कोयला स्टैक क्षेत्र में रखे गए कोयले को फ्रंट एंड लोडर्स और ट्रकों के द्वारा ग्राउंड हापर को अंतरित किया जायेगा। ग्राउंड हापर से कोयले को फीडर्स के द्वारा ग्राउंड के नीचे बीसी-1 कन्वेयर को अंतरित किया जायेगा। फीडर्स से कन्वेयर बीसी-1 को कोयला पहुंचाने के लिए उपयुक्त ढालू प्रणाल व्यवस्था की जायेगी। बीसी-1 आंशिक रूप से भूमिगत और आंशिक रूप से भूमोपरि स्थित होगा। कन्वेयर बीसी-1 कोयले को जंक्शन टावर जेटी-1 स्थित कन्वेयर बीसी-2 को अंतरित करेगा।
- (ii). जंक्शन टावर जेटी-1 से कोयला कन्वेयर बीसी-2 के द्वारा वैगन लदान भवन को भेजा जायेगा। बीसी-2 कन्वेयर रैपिड वैगन लदान केंद्र के आवक स्टॉक बिन के शीर्ष पर पहुंचाने के लिए ढालू होगा और यह वर्तमान रेल पट्टी के साथ-साथ होगा।
- (iii). वैगन लदान केंद्र वर्तमान मार्शलिंग यार्ड के निकट है। वैगन लदान केंद्र में आवक स्टॉक बिन, हापरों के साथ फीडिंग सिस्टम, उत्केंद्रक स्वचालित गेट, धर्मकांटा, पैनलों के साथ नियंत्रण प्रणाली आदि जैसी आवश्यक सुविधाएं प्रदान की जायेंगी जो संकल्पित लदान सुविधा की अपेक्षाओं के अनुकूल हों।
- (iv). ग्राउंड हॉपर क्षेत्र में धूल निग्रहण प्रणाली लगायी जायेगी जो कोयले के कण्टक को दबायेगी और वायुवाहित कणों के रूप में कोयले की हानि को रोकेगी। कन्वेयरों वैगन लदान केंद्र के लिए उपयुक्त धूल निग्रहण प्रणाली की संकल्पना की गई है। ग्राउंड हॉपर के साथ-साथ कन्वेयर सुरंग समुचित रूप से संवातित होंगे।

- (v). जेटी-1 के निकट एक उपकेंद्र भवन स्थित होगा और एक अन्य ट्रांसफार्मर और पैनल आरडब्ल्यूएलएस के निकट रखने की संकल्पना की गई है। परियोजना मानकों के अनुसार बैल्ट तनन प्रणाली, अग्निशमन सुविधाएं पम्प घर आदि जैसी अन्य व्यवस्थाएं भी प्रदान की जायेंगी

2.3. वीओसीपीटी को 64 करोड़ रुपये की राशि का बजटीय प्रस्ताव और निम्नतम दर का प्रस्ताव मैसर्ज चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (प्रा.) लि. चेन्नई से प्राप्त हुआ है और इसे परियोजना की अनुमानित लागत समझा गया है।

2.4. वीओसीपीटी द्वारा वीओसीपीटी के बोर्ड की 13 जनवरी, 2016 को हुई बैठक में संकल्प संख्या 106 में 64 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से राजस्व साझेदारी आधार पर परियोजना को आरंभ करने का अनुमोदन प्राप्त कर लिया है।

3.1. परियोजना का ब्यौरा इस प्रकार है:

(i). **इष्टतम क्षमता:**

- (क). टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार स्टौक यार्ड की इष्टतम क्षमता $0.7 \times \text{एक्सस्यू}/100 \times \text{क्यू} \times \text{टी} - \text{टन}$ है।
 ए = व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार यार्ड का क्षेत्र = 2,95,112 वर्ग मीटर।
 यू- कुल यार्ड क्षेत्र का प्रतिशत जिसे स्टैकिंग के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है = 70%
 क्यू - स्टैक की गई मात्रा = 3 टन/ वर्गमीटर(मानकों के अनुसार)
 टी - कारोबार अनुपात = 12
 इष्टतम क्षमता = $0.7 \times 2,95,112 \times 0.7 \times 3 \times 12 \times$ वैगन लदान के लिए सुविचारित कार्गो का 50% = 2,602,888 टन = 2.60 एमटीपीए
- (ख). कन्वेयर क्षमता के आधार पर संयंत्र की क्षमता पर सुविचार करना अर्थात् 1000 टीपीएच संयंत्र क्षमता $(1000 \text{ टीपीएच कन्वेयर} \times 365 \text{ दिन} \times 0.7 \times 24 \text{ घंटे} \times 0.70) = 4,292,400$ मिलियन टन निकलती है अर्थात् 4.29 एमटीपीए
- (ग). क्योंकि 2.60 एमटीपीए न्यूनतम है, इसलिए इष्टतम क्षमता 2.60 एमटीपीए पर विचार किया जाता है।

(ii). **पूँजीगत लागत :**

सुविधा की योजना बनाने के लिए मैसर्ज आई-मैरीटाइम कंसलटेंसी प्रा.लि. से व्यवहार्यता रिपोर्ट प्राप्त की गई है। 17 अप्रैल, 2015 को हुई बैठक के दौरान भागार्थियों द्वारा दिये गये सुझावों को ध्यान में रखकर, हापरो की धारण क्षमता को आशोधित कर 150 टन तथा कन्वेयर की क्षमता को परिवर्तित करके 1000 टीपीएच कर दिया गया है और बजटीय प्रस्ताव प्राप्त किये गए हैं। मैसर्ज चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (प्रा.) लिमिटेड, चेन्नई के बजटीय प्रस्ताव के आधार पर हॉपर, कन्वेयर स्थापना और चालू करने तथा बिजली संबंधी निर्माण कार्यो सहित, और यांत्रिक उपस्करों की पूँजीगत लागत पर सुविधा की योजना बनाते समय ध्यान दिया गया है।

- (क). सिविल निर्माण कार्य:
 मैसर्ज चेन्नई श्रीमती राधा इंजिनियरिंग वर्क्स (पी) लिमिटेड चेन्नई के बजटीय प्रस्ताव के आधार पर कन्वेयर प्रणाली के लिए सिविल निर्माण कार्यो की पूँजीगत लागत 7.16 करोड़ रुपये सुविचारित की गई है।
- (ख). उपस्कर तथा मशीनरी लागत:
 मशीनीकृत निकास प्रणाली में स्थापना के लिए निम्नलिखित उपस्करों का प्रस्ताव किया गया है:-

- (i). बैगन लदान के लिए परम्परागत नियत किस्म की साइलो प्रणाली: 1500 एमटी क्षमता का 1 नग
- (ii). बंद कन्वेयर 1000 टीपीएस निर्धारित क्षमता: 1500 मीटर (लगभग)
- (iii). ट्रक (प्रत्येक 20 टन क्षमता): 15 नग
- (iv). फ्रंट एंड लोडर्स (3.5 धनमीटर): 5 नग
- (v). हॉपर: 1 नग
- (vi). विद्युत वितरण प्रणाली तथा नियंत्रण स्वचालन।
- (vii). विविध मदें:
 - (क). चुंबक
 - (ख). मेटक डिटेक्टर
 - (ग). बैल्ट फीडर
 - (घ). बैल्ट स्केल
 - (ङ). चल शीर्ष पुलि

बजटीय प्रस्ताव के आधार पर, उपस्कर और यांत्रिका निर्माण कार्यों की पूंजीगत लागत 56.09 करोड़ रुपये प्रस्तावित है। 5 प्रतिशत विविध पूंजीगत लागत पर सुविचार करते हुए परियोजना की कुल 66.41 करोड़ रुपये की लागत पर विचार किया जाता है।

(iii). प्रचालन लागत:

(क). विद्युत लागत:

जनवरी, 2016 के टीएनजीईडीसीओ के बिल के आधार पर इस परियोजना के लिए 55,77,000 यूनिटों [1500 के डब्ल्यू X 3718 घंटे] के बिजली की खपत के लिए 10.87 रुपये प्रति यूनिट पर विचार किया गया है।

परिकलन:

2.6 एमटीपीए (प्रणाली की इष्टतम क्षमता) निकास के लिए **1000** टीपीएच कन्वेयर क्षमता के कार्यकारी घंटे = $[2602888 / (1000 \text{ टीपीएच} \times 0.7)] = 3718$ घंटे।

01.01.2016 के टीएनजीईडीसीओ बिल के अनुसार बिजली प्रभार इस प्रकार हैं:

बिजली की खपत = 8,48,878 यूनिट

टीएनजीईडीसीओ बिल में राशि = 92,23,936 रुपए

दर प्रति टन = $92,23,936 / 8,48,878$ यूनिट = 10.87/ यूनिट

यूनिट प्रति टन = $55,77,000 \text{ यूनिट} / 2602888 \text{ टन} = 2.14$ यूनिट/ टन

विद्युत लागत = $2602888 \text{ टन} \times 10.87$ प्रति यूनिट $\times 2.14$

= 6,05,47,860.00

= 605.48 लाख रुपये

(ख). इंधन लागत:

प्रणाली में प्रस्तावित उपस्कर अर्थात् फ्रंट एंड लोडर्स और ट्रकों का प्रचालन इंधन से होगा अतः वार्षिक राजस्व अपेक्षाओं में इंधन लागत पर विचार किया गया है। 44.23 रुपये प्रति लीटर की इंधन लागत, आईओसी लि. के जनवरी, 2016 के बीजक के अनुसार, पर विचार किया गया है।

ट्रकों द्वारा निकासी के वास्तविक कार्यकारी घंटे:

अपेक्षित समय = $2602888 / (20 \times 0.7 \times 6 \times 12) = 2592$ घंटे।

फ्रंट एंड लोडर्स भी 2592 घंटे कार्य करेंगे।

(i). फ्रंट एंड लोडर्स की इंधन लागत: **114.20** लाख रु./ वर्ष

(ii). ट्रकों की इंधन लागत: **68.52** लाख रु./ वर्ष

(ग). सिविल कार्यों पर मरम्मत और अनुरक्षण पर सिविल निर्माण कार्य लागत का **1%** और यांत्रिक कार्यों पर लागत के **7%** पर विचार किया गया है।

(घ). पूंजीगत लागत का **1%** बीमा को विचार में लिया गया है।

(ङ). मूल्यहास पर कंपनी अधिनियम के अनुसार **6.33%** और यांत्रिक कार्यों पर सिविल परिसंपत्तियों का **3.17%** आंकी गई है।

(च). पट्टा किराया :

यह क्षेत्र वाणिज्यिक श्रेणी में आता है। इसलिए वर्ष 2015-16 के लिए बीओसीपीटी के संपदा किराये के अनुसार 355.65 रुपये प्रति वर्गमीटर को पट्टा किराया परिकलन के लिए तथा कन्वेयर के कब्जे वाले क्षेत्र के लिए 1.42 रुपये प्रति वर्गमीटर की दर से वे-लीव प्रभार लिये गए हैं।

क्र.सं.	उपस्कर का नाम	मात्रा	प्रत्येक उपस्कर का परिणाम		कुल क्षेत्रफल वर्गमीटर में (सी डी ई)	1.42 रुपये प्रति वर्गमीटर की दर से वे-लीव प्रभार व पट्टा किराया 355.65 रुपये प्रति वर्ग मीटर
			लम्बाई मीटर में	चौड़ाई मीटर में		
क	ख	ग	घ	ङ	च	छ
1	कन्वेयर क्षेत्र (वे-लीव प्रभार)	एलएस	1500	4.5		6.5% की पेंशन उगाही के साथ 9585.00 रुपये
2	फ्रंट एंड लोडर्स	5 नग	12	3	180	64017.00
3	ट्रक	15 नग	12	3	540	192051.00

(iv). परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक की नियोजन पूंजी पर **16%** की दर से आय का अनुभाग लगाया गया है।

(v). तदनुसार, बीओसीपीटी द्वारा आकलित राजस्व अपेक्षा इस प्रकार है:

(रुपये लाख में)

क्र.सं.	विवरण	लदान प्रणाली का प्रशुल्क
(i).	आरओसीई @ 16%	1,062.60
(ii).	प्रचालन लागत	1,983.99
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	3,046.59

(vi). प्राधिकरण दिशा-निर्देश **2008** के अनुसार प्रहस्तन कार्यों की संगत कुल राजस्व अपेक्षा का शुष्क बलक कार्गो को संविभाजित किया जाता है। भंडारण और विविध मर्दों के शेष कार्यकलापों के लिए राजस्व अपेक्षाओं अपेक्षाओं के संविभाजन का प्रश्न नहीं उठता।

(vii). आकलित राजस्व अपेक्षा को वहन करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार इस प्रकार है:

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति एमटी (भारतीय रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	शुष्क बल्क कार्गो (कोयला, जिपस्म व चूना)	117.05	70.23
2	ताप कोयला	117.05	117.05

(viii). पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार है:-

लाइसेंसधारक निम्नलिखित दोनों कार्य-निष्पादनता मानक पूरे करेगा:

- (क). प्रतिमाह पंजीकृत लदान प्रणाली की कम से कम **90%** उपलब्धता सुनिश्चित होना। उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी।
- (ख). लाइसेंस धारक प्रतिदिन **240** मिनट में **66** टन वहन क्षमता वाले के **60** वैगनों की पूरी रेक का लदान पूरा करेगा।

3.2. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण निम्नवत है:

वर्तमान कोयला यार्ड में लदान के मशीनीकरण के लिए प्रशुल्क निर्धारित का लागत विवरण				
क्र.सं.	विवरण	कार्यकारी	आकलन	
I	इष्टतम क्षमता			
(क)	यार्ड क्षमता 0.70 x 2,95,112x0.70 x 3टी/वर्गमीटर x 12 (टर्न-ओवर अनुपात) (दिशानिर्देशों के अनुसार) x वैगन लदान के लिए सुविचारित कार्गो का 50%	2,602,888	2.60	
(ख)	संयंत्र क्षमता, कन्वेयर क्षमता पर आधारित, (1,000-टी प्रति घंटा x 24 घंटा x 0.70 x 365दिन x 0.70)	4,292,400	4.29	
	इसलिए क्षमता (क) पर सीमित जो न्यूनतम हैं			2.60
			रु. लाख में	
II	परियोजना की पूंजीगत लागत			
	सिविल निर्माण कार्य		716.00	
	यांत्रिक कार्य		5609.00	
	योग		6325.00	
	विविध लागत (कुल लागत का 5%)		316.25	
	कुल पूंजीगत लागत			6,641.25
III	प्रचालन लागत			
1	कन्वेयर, साइलो आदि की विद्युत लागत	26,02,888X2.14 यूनिट प्रतिएमटी xरु. 10.87 प्रति यूनिट(5577000 यूनिट/ 2602888 टन = 2.14 यूनिट प्रति अन)	605.48	
2	इंधन लागत:			

2(क)	फ्रंट एंड लोडर्स	2582 घंटा x 20 लीटर/घंटा x रु. 44.23 x 5 नग	114.20	
2(ख)	ट्रक	2582 घंटा x 5 लीटर/घंटा रु. 44.23 x 12 नग	68.52	
3	मरम्मत व अनुरक्षण लागत			
3(क)	सिविल निर्माण कार्यों की कुल लागत का 1%	716 x 1.05 x 1%	7.52	
3(ख)	यांत्रिका विद्युत कार्यों को कुल लागत का 7%	5609.00 x 1.05 x 7%	412.26	
3	बीमा (पूँजीगत लागत का 1%)	6,641.25 x 1%	66.41	
4	मूल्यहास	कंपनी अधिनियम के अनुसार		
4(क)	कुल यांत्रिका व विद्युत कार्यों की कुल लागत पर 6.33 % (5609.00 रु. लाख)	5,609.00 x 6.33%	355.05	
4(ख)	सिविल परिसंपत्तियों पर 3.17%	716.00 x 3.17%	22.69	
5	किराया (लाइसेंस शुल्क)			
5(क)	संयंत्र	-	-	-
	कन्वेयर क्षेत्र के लिए वे-लीव प्रभार	(1500 x 4.5) वर्गमीटरx Rs.1.42प्रति वर्ग मीटर वार्षिक पी लेवी के साथ।	0.10	
5(ख)	ट्रक और फ्रंट एंड लोडर्स	(12 x 3 x 12)+(12 x 3 x 5) वर्ग मीटर x रु.355.65	2.18	
6	अन्य व्यय	सकल स्थायी परिसंपत्ति मूल्य का 5%	332.06	
	योग (1) to (6)			1,983.99
IV	आरओसीई-पूँजीगत लागत पर 16%			1,062.60
V	वार्षिक राजस्व अपेक्षा			3,046.59
VI	प्रस्तावित पहस्तन दर प्रति टन			
		विदेशी		117.05
		तटीय		70.23

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी के 30 जनवरी, 2016 के प्रस्ताव को संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित आवेदकों (जैसे वीओसीपीटी ने सूचित किया है) को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए हमारे 3 फरवरी 2015 के पत्र के द्वारा भेजा गया। कुछेक प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित आवेदकों ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। इन टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में वीओसीपीटी को भेजा गया। वीओसीपीटी ने अपने 25 फरवरी, 2016 के पत्र के द्वारा प्रत्युत्तर भेजा है।

5.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई वीओसीपीटी के परिसर में 12 फरवरी, 2016 को हुई। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावरपाइंट प्रस्तुतिकरण दिया और सांरांश में परियोजना की जरूरत के बारे में बताया। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्त संगठनों/प्रत्याशित बोलीकर्ताओं ने अपने-अपने निवेदन रखे।

5.2. संयुक्त सुनवाई में जैसा वीओसीपीटी ने स्वीकार किया था, वीओसीपीटी ने अपने 17 फरवरी, 2016 के पत्र में यह पुष्टि की है कि प्रणाली की रूप-रेखा ड्राइंग टूटीकोरन शिप एजेंट एसोसिएशन (टीएसएए) और अन्य पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रत्याशित बोलीकर्ताओं, जिन्होंने संयुक्त सुनवाई में भाग लिया था, को भेज दी है।

5.3. इस संबंध में टीएसएए ने अपने **02 मार्च, 2016** के पत्र में अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। इसको वीओसीपीटी को फीडबैक सूचना के लिए भेज दिया गया। वीओसीपीटी ने अपने **3 मार्च, 2016** के ई-मेल से अपनी प्रति टिप्पणियां भेजी हैं।

6. प्रस्ताव की आरंभिक समीक्षा के आधार पर, वीओसीपीटी को हमारे **16 फरवरी, 2016** के पत्र के द्वारा विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/ स्पष्टीकरण पर अपने **20 फरवरी 2016** के पत्र के द्वारा सूचना स्पष्टीकरण दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर वीओसीपीटी के प्रत्युत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी का प्रत्युत्तर
I.	सामान्य:	
(i).	हमारे 3 फरवरी, 2016 के समसंख्यक पत्र में पहले ही अनुरोध किया गया था, वीओसीपीटी	
(क).	व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करे	व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति भेजी जाती है। (वीओसीपीटी ने अपने 18 फरवरी, 2016 के ई-मेल के द्वारा संदर्भाधीन प्रस्ताव पर व्यवहार्यता रिपोर्ट भेजी है)
(ख).	व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति हमारे 3 फरवरी, 2016 के समसंख्यक पत्र के साथ संलग्न सूची के अनुसार संबंधित प्रयोक्ताओं/ प्रत्याशित बोलकार्ताओं को भेजने की पुष्टि करे।	संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रत्याशित बोलीकर्ताओं को हमारे 18 फरवरी, 2016 के मेल द्वारा व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति भेज दी गई है।
(ii).	मई, 2015 के अपने प्रस्ताव में, जो अगस्त 2015 के आदेश के रूप में पराकाष्ठा पर पहुंचा, प्रहस्तित किया जाने वाले कार्गो में कोयला, कोक और चूना पत्थर की परिकल्पना की गई थी। इस संबंध में, तब वीओसीपीटी ने पुष्टि की थी कि कोयला, कोक और चूना पत्थर की शुष्क बल्क कार्गो श्रेणी में उक्त कार्गो के लिए समान दर प्रस्तावित की थी। वीओसीपीटी ने तब यह भी सूचना दी थी कि कुल प्रहस्तित कार्गो में से 95 प्रतिशत कार्गो कोयला होगा। अब, संदर्भाधीन प्रस्ताव में, प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो में कोयला, जिप्सम और चूना पत्थर की संकल्पना की गई है। इस संबंध में वीओसीपीटी निम्नलिखित पुष्टि/सूचना दे:	
(क).	संदर्भाधीन वर्तमान प्रस्ताव में कोक को हटाने और उसके स्थान पर जिप्सम और ताप कोयले का प्रहस्तन करना शामिल करने के करण।	संदर्भाधीन प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कोक भी जोड़ दिया गया है।
(ख).	वीओसीपीटी पुष्टि करे कि क्या जिप्सम और तापीय कोयले के प्रहस्तन और स्टैकिंग प्रतिमान कोयले के समान ही होंगे जो सामूहिक प्रहस्तन दर के निर्धारण का औचित्य सिद्ध करें।	जिप्सम और तापीय कोयले के प्रहस्तन और स्टैकिंग प्रतिमान कोयले के समान ही होंगे।
(ग).	वीओसीपीटी पुष्टि करे कि कोयला स्टैक यार्ड में कार्गो प्रहस्तन का 95 प्रतिशत भाग कोयले का ही जारी रहेगा।	यह पुष्टि की जाती है कि कोयला स्टैकयार्ड में प्रहस्तित कार्गो का 95 प्रतिशत कोयला ही होगा।
(iii).	वीओसीपीटी ने अपने 30 जनवरी 2016 के पत्र के साथ भेजी गई बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त की प्रति से यह पता चलता है कि अनुमोदन वीओसीपीटी स्थित शुष्क डॉक सुविधा का विकास आरंभ करने के लिए दिया गया था। इसमें वीओसीपीटी के संदर्भाधीन प्रस्ताव के संबंध में बोर्ड का अनुमोदन दर्शाया नहीं गया है। वीओसीपीटी बोर्ड की बैठक का वह कार्यवृत्त भेजे जिसमें वीओसीपीटी संदर्भाधीन प्रस्ताव का अनुमोदन हो।	विषयक परियोजना के अनुमोदन संबंधी बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भेजी जाती है। (कार्यवृत्तों में अन्य बातों के साथ-साथ संदर्भाधीन परियोजना को आरंभ करने का बोर्ड का अनुमोदन दिया गया है)।
II.	क्षमता:	
(i).	कन्वेयर की 1000 प्रति घंटे की और 365 दिन तथा 24 घंटे की प्रहस्तन क्षमता तथा 70% उपयोगिता (दो बार सुविचारित), को विचार करके वीओसीपीटी 4.29	

	एमएमटीपीए की संयंत्र क्षमता पर पहुंचा है। इस संबंध में, वीओसीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे/ सूचना दें:																																	
(क)	कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश जिन्हें वीओसीपीटी ने संदर्भाधीन प्रस्ताव में आधार माना है, क्षमता परिकलन में एक-बार 70 प्रतिशत का इष्टतम कारक अनुबद्ध करते हैं। संदर्भाधीन मामले में, वीओसीपीटी 70 प्रतिशत कारक पर दो बार विचार किया प्रतीत होता है। वीओसीपीटी संयंत्र क्षमता परिकलन में 70 प्रतिशत कारक पर दो बार विचार करने का औचित्य बताये।	70 प्रतिशत का इष्टतम कारक का एक बार कन्वेयर प्रणाली की दक्षता के लिए विचार किया गया और दूसरी बार एक वर्ष में कार्य दिवसों की संख्या के संदर्भ में जैसा कि पहले के प्रस्ताव में प्रस्ताव किया गया था जिसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भी किया गया।																																
(ख)	मार्च, 2015 के आपने प्रस्ताव में जो अगस्त, 2015 के आदेश के रूप में अपनी पराकाष्ठा पर पहुंचा, संयंत्र क्षमता ट्रकों की क्षमता पर आधारित थी। अब संयंत्र क्षमता का निर्धारित ट्रकों की क्षमता के स्थान पर कन्वेयर की क्षमता के आधार पर करने के कारण बताएं	पूर्व का प्रस्ताव, जिसके बारे में प्राधिकरण द्वारा 4 अगस्त, 2015 को आदेश पारित किया गया था, कोयला यार्ड से कोयले की निकासी साइलों के प्रयोग द्वारा रेल-ट्रक, फ्रंट एंड लोडर्स, के द्वारा साइलों की कोयला पहुंचाने से संबंधित था। अतः इष्टतम क्षमता निकालने के लिए यार्ड क्षमता ट्रक क्षमता के अनुरूप 50 प्रतिशत पर थी। लेकिन, चालू निकास कन्वेयर द्वारा मार्शलिंग यार्ड तक है। इसलिए यार्ड क्षमता का 50 प्रतिशत को कन्वेयर क्षमता से मिलान करना परिवहन के लिए इनपुट का क्रांतिक कारक है। इसलिए, भिन्नता है।																																
(ग)	वीओसीपीटी द्वारा भेजे गए परिकलन से, यह देखा जाता है कि यार्ड क्षमता और संयंत्र क्षमता में भारी अंतर है। संयंत्र क्षमता यदि क्षमता से 65 प्रतिशत अधिक है। चूंकि यार्ड क्षमता को एक सीमा के रूप में सूचित किया गया है, वीओसीपीटी को कन्वेयर प्रणाली के संरूपण पर ध्यान देना होगा और कम क्षमता की कन्वेयर प्रणाली लगाने का पता लगाये जिससे यार्ड क्षमता तथा संयंत्र क्षमता आगे-पीछे रहे।	प्रस्तावित परियोजना 66 टन वहन क्षमता वाले 59 वैगनों की एक पूरी रेल के लदान को ध्यान में रखकर बनानी गई है [59 x 66 = 3894 टन]। इसके लिए 4 घंटे में पूरी रेल लदान के लिए 1000 टन क्षमता वाले कन्वेयर की अपेक्षा है। अतः कन्वेयर की क्षमता को और अधिक घटाया नहीं जा सकता।																																
III.	पूंजीगत लागत:																																	
(i) (क)	वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में कुल सिविल लागत 7.16 करोड़ रुपये दर्शायी है। लेकिन, वीओसीपीटी ने सिविल पूंजीगत लागतों का ब्यौरा नहीं दिया है जो कुल सिविल पूंजीगत लागत बनती हैं। चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स प्रा.लि. (सीआरईडब्ल्यू पलीएल) का 30 नवम्बर, 2015 का पत्र, जैसा वीओसीपीटी ने भेजा है, 7.16 करोड़ रुपये की सिविल लागत को नहीं दर्शाता। इसलिए कुल सिविल पूंजीगत लागतों का ब्यौरा दिया जाये जो मिलकर 7.16 करोड़ दर्शाते हैं।	बजटीय प्रस्ताव में मैसर्स चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स प्रा.लि. चेन्नई द्वारा उद्देश्य 7.16 करोड़ रु. की कुल सिविल लागत पर प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। (वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत सीआरईडब्ल्यूपीएल की मत अनुसूची में हूड टाइप कन्वेयर प्रणाली के लिए सिविल निर्माणकार्यों के डिजाइन और निर्माण की ओर 6.47 करोड़ रु. की समेकित राशि दर्शायी गई हैं। तत्पश्चात, बैठ घटक और सेवाकर घटक को ध्यान में रखकर वीओसीपीटी ने सिविल वर्क के लिए 7.16 करोड़ रु. को विचार में लिया।																																
(ख)	सिविल लागतों की प्रत्येक मद की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भी दिये जायें।																																	
(ii) (क)	इसी प्रकार, वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में, यांत्रिक कार्यों की कुल लागत 56.09 करोड़ रु. दर्शायी है। लेकिन, वीओसीपीटी ने यांत्रिक कार्यों की लागतों का ब्यौरा नहीं बताया है जो कुल यांत्रिक लागत का हिस्सा हैं। सीआरईडब्ल्यूपीएल का 30 नवम्बर, 2015 का पत्र, वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रेषित, 56.09 करोड़ रु. के यांत्रिक कार्यों को नहीं दर्शाता। इसलिए यांत्रिक कार्यों का मद-वार ब्यौरा जो 56.09 करोड़ रु. के यांत्रिक कार्यों की कुल लागत बनते हैं, भेजा जाए।	सीआरईडब्ल्यूपीएल का 02 फरवरी, 2015 का पत्र जो वीओसीपीटी ने भेजा है, निम्नलिखित दर्शाता है: कन्वेयर ट्रेसल की चौड़ाई लगभग 5 मीटर। मूल लागत (कर, शुल्क, पी एंड एफ, भाड़ा आदि के बिना)																																
(ख)	परिकलन में लिये गए प्रत्येक उपस्कर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण दिया जाये	<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>मात्रा</th><th>दर लाख रु. में</th></tr><tr><td>1</td><td>फ्रंट एंड लोडर्स</td><td>1 नग</td><td>48</td></tr><tr><td>2</td><td>ट्रक</td><td>1 नग</td><td>25</td></tr><tr><td>3</td><td>साइलो (यांत्रिक और संरचनात्मक)</td><td>1 लॉट</td><td>1080</td></tr><tr><td>4</td><td>शेष यांत्रिक और संरचनात्मक लागत</td><td>1 लॉट</td><td>2866</td></tr><tr><td>5</td><td>कुल विद्युत लागत</td><td>1 लॉट</td><td>507</td></tr><tr><td>6</td><td>हॉपर (सिविल)</td><td>1 लॉट</td><td>173</td></tr><tr><td>7</td><td>शेष सिविल लागत</td><td>1 लॉट</td><td>474</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	मात्रा	दर लाख रु. में	1	फ्रंट एंड लोडर्स	1 नग	48	2	ट्रक	1 नग	25	3	साइलो (यांत्रिक और संरचनात्मक)	1 लॉट	1080	4	शेष यांत्रिक और संरचनात्मक लागत	1 लॉट	2866	5	कुल विद्युत लागत	1 लॉट	507	6	हॉपर (सिविल)	1 लॉट	173	7	शेष सिविल लागत	1 लॉट	474
क्र.सं.	विवरण	मात्रा	दर लाख रु. में																															
1	फ्रंट एंड लोडर्स	1 नग	48																															
2	ट्रक	1 नग	25																															
3	साइलो (यांत्रिक और संरचनात्मक)	1 लॉट	1080																															
4	शेष यांत्रिक और संरचनात्मक लागत	1 लॉट	2866																															
5	कुल विद्युत लागत	1 लॉट	507																															
6	हॉपर (सिविल)	1 लॉट	173																															
7	शेष सिविल लागत	1 लॉट	474																															

		योग	5173
(iii)	वीओसीपीटी को कार्गो की निकासी में प्रयोग में लाये जाने वाले संकल्पित उपस्कर की प्रत्येक की संख्या का औचित्य परिकलन समर्थित विश्लेषण प्रस्तुत करना है जो प्रत्येक किस्म के उपस्कर की दी गई उत्पादकता भिन्न उपस्कर की संख्या इस कोयले की इष्टतम क्षमता के अनुरूप दर्शाये जिसकी स्टैक यार्ड से निकासी करनी है।	प्रस्तावित परियोजना 66 टन वहन क्षमता वाले 59 वैगनों की एक पूरी रेक के लदान को ध्यान में रखकर बनायी गई है [59 x 66 = 3894 टन]। इसके लिए पूरी रेक लदान के लिए 1000 टन क्षमता वाले कन्वेयर की अपेक्षा है। कन्वेयर क्षमता (1000 टन/घंटा), 12 के आधार पर 20 टन क्षमता वाले 12 ट्रक जो प्रतिघंटा 6 फेरे लगायें, 70 प्रतिशत दक्षता के साथ विचार किया गया है। [20 x 12 x 6 x 0.7 = 1008 टन/घंटा]	
(iv)	मई 2015 के अपने प्रस्ताव में जिसकी पराकाष्ठा अगस्त, 2015 के आदेश के रूप में हुई वीओसीपीटी ने 2.60 एमएमटीपीए कोयला प्रति वर्ष प्रहस्तन करने में सक्षम होने के लिए 20 टन क्षमता के 4 नग ट्रकों की तैनाती पर विचार किया था। अब संदर्भाधीन प्रस्ताव में अभी 2.60 एमएमटीपीए कोयले के प्रति वर्ष प्रहस्तन के लिए वीओसीपीटी ने 20 ट्रकों के 15 नगों की तैनाती का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी 20 ट्रकों के 15 नगों की तैनाती का अचित्य बताये और अधिक संख्या में ट्रक तैनात करने के कारण स्पष्ट करें।	उपरोक्त (iii) के संदर्भ में उत्तर के आगे यह कहना है कि 4 ट्रक 500 मीटर लम्बाई के कन्वेयर का प्रयोग करते हुए उस प्रस्ताव में निकासी प्रणाली के अनुकूल थे और कोयला यार्ड में रेलवे वैगनों में भरने के लिए थे। वर्तमान प्रस्ताव में 12 ट्रक कोयले को कन्वेयर के 1500 मीटर की निकासी के संदर्भ में मार्शलिंग यार्ड तक के लिए अपेक्षित हैं। अतः इसे स्वीकृत किया जाए।	
IV	प्रचालन लागत:		
(i)	मई 2015 के अपने प्रस्ताव में जिसकी पराकाष्ठा अगस्त, 2015 के आदेश के रूप में हुई बिजली की खपत 1.18 यूनिट प्रति मीट्रिक टन पर विचार किया गया था। संदर्भाधीन प्रस्ताव में, बिजली की खपत 2.14 यूनिट प्रति एमटी आंकी गई है। इसलिए वीओसीपीटी 1.18 यूनिट (अगस्त, 2015 आदेश) प्रति टन से संदर्भाधीन प्रस्ताव में 2.14 यूनिट प्रति टन तक बिजली की खपत बढ़ने का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत करना है।	कन्वेयर की लंबाई 1500 मीटर को ध्यान में रखकर, इस परियोजना की विद्युत अपेक्षा 1500 किलोवॉट है। अतः बिजली की खपत में वृद्धि हुई है।	
(ii)	ईंधन लागत के संबंध में वीओसीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करें। सूचना दे:		
(क)	दिये गए 2582 घंटे के लिए ही फ्रंट एंड लोडर्स और ट्रकों की ईंधन लागत पर विचार करने के कारणों का आधार प्रस्तुत किया जाये जबकि अगस्त, 2015 के आदेश में फ्रंट एंड लोडर्स तथा ट्रकों की ईंधन लागत 6132 घंटों के लिए विचार में ली गई थी। 2582 घंटों का परिकलन प्रस्तुत किया जाए।	चूंकि ट्रकों के माध्यम से निकासी के वास्तविक कार्य घंटे 2582 ही बनते हैं, ट्रकों और फ्रंट एंड लोडर्स की ईंधन लागत 2582 घंटे पर ही विचार किया गया था। 2602888 टन/ (20 टन x 0.7 उपयोगिता x 12 नं. x 6 फेरे) = 2582 घंटे।	
(ख)	अगस्त, 2015 के आदेश में, ट्रकों के ईंधन खपत 2.4 लीटर प्रति घंटा सुविचारित की गई थी। संदर्भाधीन प्रस्ताव में, ट्रकों की ईंधन खपत 5 लीटर प्रति घंटा आंकी गई है। इसलिए वीओसीपीटी ट्रकों की ईंधन खपत 2.4 लीटर प्रति घंटा (2015 के आदेश में) से बढ़कर संदर्भाधीन मामले में 5 लीटर प्रति घंटा हो जाने का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत करें।	प्राधिकरण द्वारा परितः पूर्व के आदेश के आधार पर ट्रकों की ईंधन खपत 2.4 लीटर/घंटा के रूप में विचार किया जाए।	
(ग)	ट्रकों की ईंधन लागत 12 ट्रकों के संदर्भ में ही देखी जा रही है जबकि वीओसीपीटी ने 15 ट्रकों के तैनाती की सूचना दी है। कथित असंगति को शुद्ध किया जाना है।	वीओसीपीटी ने लागत विवरण में ट्रकों के 12 नगों का ही परिकलन किया है।	
(iii)	लाइसेंस शुल्क परिकलन में, वीओसीपीटी ने 12 ट्रकों के संदर्भ से लाइसेंस शुल्क पर विचार किया प्रतीत होता है। 15 ट्रकों के लिए स्थान के लाइसेंस शुल्क पर विचार न करने के कारण, जिन्हें तैनात करने का प्रस्ताव किया गया है, स्पष्ट करें।	वीओसीपीटी ने लागत विवरण में ट्रकों के 12 नगों का ही परिकलन किया है और इसलिए तदनुसार लाइसेंस शुल्क की गणना की गई है।	
(v)	दरमान:		

(i)	वीओसीपीटी ने विदेशगामी पोत अथवा तटीयपोत के रूप में किसी पोत के श्रेणीकरण के लिए निर्धारित मानदंड की सामान्य सोपथिकताएं प्रस्तावित की हैं। इन प्रस्तावित सोपाधिकताओं को 26 नवम्बर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी द्वारा प्रभावी संशोधनों के अनुरूप संशोधन करना होगा जिसमें सभी महापत्तन न्यासों को निदेश दिया गया था कि वे संशोधित उपबंधों को उपयुक्त रूप से समाविष्ट करते हुए अपने वर्तमान दरमानों का संशोधन करें।	अशोधित की जाने वाली प्रस्तावित दरमानों की सामान्य शर्तों के खंड 2.2 (ii) (क) से (ड) प्रस्तुत हैं।
(ii)	इस प्रभाव की सोपाधिकता कि प्रचालक को एक समुचित स्तर से इतर विलम्ब के लिए प्रयोक्ता को प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा प्रस्तावित की जाती है।	यदि लदान के लिये पूरी रोक उपलब्ध है और लाइसेंस धारक 4 घंटे के समय में रोक पूरी भरने में असफल रहता है, जैसा निष्पादन मानक में निर्धारित है, और विलंब के लिए लाइसेंसधारक आरोप है तो प्रयोक्ता को 4 घंटे से इतर कार्गो लदान के लिए प्रभारों का भुगतान नहीं करना होगा। बाद में, वीओसीपीटी ने 17 मार्च 2016 के अपने ई-मेल में बताया है कि उक्त मुद्दा प्रयोक्ता और लाइसेंसधारक के बीच का है और इसे दरमानों का भाग नहीं बनाया जाना चाहिए।
(iii)	प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) आधारित सूचकांकन कारक लागू करने संबंधी एक सामान्य टिप्पणी भी निर्धारित की जाती है।	कृपया नीचे दी गई टिप्पणी प्रस्तावित दरमानों में समाविष्ट करने का कष्ट करें:- "प्रशुल्क सीमा में 01 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार-चढ़ाव के 60 प्रति की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।"
(vi)	निष्पादन मानक:	
	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों में से एक यह है कि लाइसेंसधारक लाइसेंस धारक प्रतिदिन 240 मिनट में 66 टन बहन क्षमता वाले 60 वैगनों की पूरी रोक का लदान पूरा करेगा इस संबंध में, यह कहना है कि, जैसा कि कोयला प्रहस्तन टर्मिनलों से पता चला है, 59-60 वैगनों की एक रोक का लदान लगभग 60 मिनट में हो जाता है। ऐसे परिदृश्य में, 60 वैगनों के लदान के लिए 240 मिनट के समय का निर्धारण अत्यधिक उच्चतर समझा जाता है। वीओसीपीटी इस पहलु पर विचार करे और 60 वैगनों के लदान के लिए 60 मिनट की समयावधि पर गौर करें।	प्रस्तावित परियोजना 66 टन बहन क्षमता वाले 59 वैगनों की एक पूरी रोक के लदान को ध्यान में रखकर बनायी गई है [59 x 66 = 3894 टन]। इसके लिए 4 घंटे में पूरी रोक लदान के लिए 1000 टन क्षमता वाले कन्वेयर की अपेक्षा है। [3894 / 1000 = 3.89, मान लो 4 घंटे] इसलिए निष्पादन मानक तदनुसार प्रस्तावित किया गया है।

7. इस मामले से परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्ष के तर्क वितर्क का उद्घरण संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध है।

8. मामलों की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के हवाले से निम्नलिखित स्थिति उजागर होती है:-

- (i) पत्तन में आने वाले औद्योगिक कोयले सहित वर्तमान में विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा कोयला यार्ड में उन्हें आबंटित स्लाटों में अपना-अपना कोयला स्टैक किया जाता है और आवश्यकता पड़ने पर वैगन/ट्रकों के द्वारा अंतिम प्रयोक्ता तक ढुलाई किया जाता है। कोयला स्टैक यार्ड के चरण - 1 के बीचों-बीच एक ब्रॉड-गेज रेलवे लाइन उपलब्ध है। वर्तमान में, कोयला यार्ड से वार्फ लाइन में खड़े वैगनों में लदान के लिए ट्रांजिट शेडों के पीछे वीओसी वार्फ तक कार्गो की ट्रकों से ढुलाई होती है। इससे प्रत्येक रोक के लदान के लिए काफी समय लगता है और परिणाम में कोयला स्टैक यार्ड से कार्गो की निकासी कम होती है। इस प्रकार धीमी निकासी दर को कम करने और स्टैक यार्ड के कार्गो पलट पर में वृद्धि करने

तथा प्रदूषण को घटाने के उद्देश्य से, वीओसीपीटी ने पहले दो बार कोयला स्टेक यार्ड में उपयुक्त मशीनीकृत प्रहस्तन प्रणाली स्थापित करने का प्रस्ताव किया था।

इस संबंध में, फरवरी, **2015** में वीओसीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने **21 मार्च, 2015** के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/9/2015-वीओसीपीटी के द्वारा वर्तमान कोयला यार्ड की लदान प्रणाली के मशीनीकरण के **10 वर्ष** की अवधि के लाइसेंस आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किये थे (अर्थात् कार्गो का कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक तक कन्वेयर प्रणाली से ढुलाई)। लेकिन, परियोजना के लिए कोई प्रतिक्रिया प्राप्त न होने पर वीओसीपीटी ने न्यासी मंडल के निर्णय के आधार पर तथा प्रयोक्ताओं और प्रत्याशित बोलीकर्ताओं से परामर्श करके, प्रस्ताव की समीक्षा की। इस प्रकार, वीओसीपीटी द्वारा मई **2015** में दायर प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने **4 अगस्त 2015** के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2015-वीओसीपीटी के द्वारा वीओसीपीटी के पुनरीक्षित प्रस्ताव पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किये थे।

तथापि, चूंकि परियोजना के मशीनीकरण के लिए कोई निविदा प्राप्त नहीं हुई इसलिए परियोजना को पीपीपी मोड में कार्यान्वित करने के लिए वीओसीपीटीने वीओसीपीटी बर्थ संख्या **III व IV** पर उतरा गया कार्गो और कोयला स्टेक यार्ड को शामिल करते हुए कार्य के अधिकार क्षेत्र को बढ़ा दिया।

इस प्रकार, संदर्भाधीन प्रक्रिया 30 जनवरी 2016 को प्रस्तुत वीओसीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर वर्तमान कोयला यार्ड में लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के पुनर्निर्धारण के लिए की जा रही है।

- (ii) **2013** के दिशानिर्देशों का खंड **2.4** अनुबद्ध करना है कि यदि महापत्तन न्यास की दृष्टि में उस महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास पर **2008** के दिशानिर्देशों के अंतर्गत किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस वस्तु के लिए संदर्भ प्रशुल्क के तौर पर प्रतिनिधित्व नहीं करना है तब महापत्तन उस परियोजना के विस्तृत विवरण और पर्याप्त औचित्य सहित **2008** के दिशानिर्देशानुसार संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए अनुरोध प्रस्ताव कर सकता है। जैसा कि पहले भी कहा गया है संदर्भगत प्रस्ताव, कार्गो को कन्वेयर प्रणाली के द्वारा कोयला यार्ड से कन्वेयर द्वारा मार्शलिंग यार्ड तक मशीनीकृत निकासी प्रणाली और मार्शलिंग यार्ड में वैगन लदान प्रणाली का **10 वर्ष** की अवधि के लाइसेंस पर राजस्व भागीदारी आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है। यद्यपि विभिन्न प्रकार के ड्राई बल्क कार्गो तथा पोत से यार्ड और यार्ड से ट्रक/वैगन तक के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित हैं, परंतु कार्गो को यार्ड से कन्वेयर द्वारा मार्शलिंग यार्ड तक मशीनीकृत निकासी प्रणाली और मार्शलिंग यार्ड में वैगन लदान प्रणाली का **10 वर्ष** की अवधि के लाइसेंस पर राजस्व भागीदारी आधार पर कोई अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित नहीं है। इसलिए प्रतीत होता है कि वीओसीपीटी **2013** के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश के अंतर्गत **2008** के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए उक्त प्रस्ताव पेश किया है। वीओसीपीटी के प्रस्ताव को न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है।
- (iii) इस परियोजना के अंतर्गत प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित कार्गो कोयला, कोक जिप्सम और चूना पत्थर है जिसमें से प्रहस्तित कार्गो का **95 प्रतिशत** भाग कोयला होगा जैसा वीओसीपीटी ने पुष्टि की है। इस स्थिति के आधार पर प्रतीत होता है कि वीओसीपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों के लिए आधार के तौर पर कोयला टर्मिनल के लिए **2008** के उपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित मानदंडों को ध्यान में रखा है। वीओसीपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि कोलये के अतिरिक्त अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर और स्टेक उंचाई भी समान है। वीओसीपीटी द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर कोयला टर्मिनल के लिए प्रहस्तन प्रभार तय करने हेतु आधार के तौर पर **2008** उपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश में उल्लिखित मानदंडों पर विचार करने के लिए वीओसीपीटी के दृष्टिकोण को इस विश्लेषण में सुविचार किया।
- (iv) **30 जनवरी, 2016** के प्रस्ताव के साथ संदर्भाधीन मामले की प्रक्रिया के दौरान वीओसीपीटी द्वारा दी गई सूचना। स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में सुविचार किया गया है।

(v) इष्टतम क्षमता:

(क) यार्ड क्षमता:

- (i) स्टेक यार्ड का क्षेत्र **295112** वर्ग मी. **70** प्रतिशत प्रयोग के साथ **3** टन प्रति वर्ग मी. की स्टेक उंचाई और **12** के अनुपातिक कारोबार को ध्यान में रखते हुए वीओसीपीटी ने यार्ड की इष्टतम क्षमता **5.20** एमएमटीपीए आंकी है। तत्पश्चात् स्टेक किये गए कार्गों का केवल **50** प्रतिशत रेल द्वारा वहन किए जाने की स्थिति में यार्ड की क्षमता **5.20** एमएमटीपीए का **50** प्रतिशत यानी **2.60** एमएमटीपीए आकलित की गई है।
- (ii) यह देखा जाता है कि स्टेक यार्ड के उक्त क्षेत्र में से **70** प्रतिशत क्षेत्र को वीओसीपीटी द्वारा यार्ड की क्षमता के परिकलन के लिए कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में दिए गए मानदंडों के अनुसार स्टैकिंग के लिए उपलब्ध मान लिया गया है।
- (iii) वीओसीपीटी द्वारा ली गई स्टेक उंचाई **3** टन प्रति वर्ग मी. कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों के अनुसार है। इस संबंध में यह उल्लेख करना है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) पर कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के समय दिशानिर्देशों में निर्धारित **3** टन प्रतिवर्ग मी. के मानदंड की अपेक्षा **6** टन प्रति वर्ग मी. की स्टेक उंचाई ली गई है। यह स्टेकिंग **6** टन प्रति वर्ग मीटर भी ली जाती है तो कन्वेयर की क्षमता के हवाले से संयंत्र की क्षमता एक सीमा घटक है जैसे कि अनुवर्ती पैराओं में देखा जा सकता है।
- (iv) कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देशानुसार वीओसीपीटी द्वारा **12** का कारोबार अनुपात दिखाया गया है अतः विश्लेषण में भाग मान लिया गया है।
- (v) कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देशों में उल्लिखित सूत्र के आधार पर उपरोक्त चर्चा के अनुसार वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत विभिन्न मानदंडों पर अमल करते हुए पत्तन द्वारा आकलित यार्ड क्षमता का **70** प्रतिशत उपयोग **5205776** टन प्रति वर्ष बनता है।
- (vi) तत्पश्चात् यह मानते हुए कि यार्ड क्षमता का **50** प्रतिशत रेल वैगनों के द्वारा होया जाएगा तो इष्टतम क्षमता **2602888** टन आती है कार्गों जैसा कि पत्तन द्वारा आकलित किया गया है कार्गों के **50** प्रतिशत भाग के रेल वैगनों द्वारा होए जाने की स्थिति में व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है जिस पर विश्वास किया जाता है।

(ख) संयंत्र क्षमता:

- (i) संदर्भाधीन प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने कन्वेयर लगाने पर विचार किया है और तदनुसार कन्वेयर प्रणाली की क्षमता को ध्यान में रखकर संयंत्र की क्षमता का परिकलन किया है। मई, **2015** के प्रस्ताव में, जिसकी पराकाष्ठा अगस्त **2015** के आदेश के रूप में हुई संयंत्र की क्षमता ट्रकों की क्षमता के आधार पर परिकलित की गई थी क्योंकि कोयला यार्ड से कोयले की निकासी ट्रकों द्वारा की जानी थी। तथापि, अब संदर्भाधीन प्रस्ताव में, निकासी कन्वेयर द्वारा की जानी है, संयंत्र क्षमता का आकलन कन्वेयर की क्षमता के आधार पर किया गया है।

- (ii) 70 प्रतिशत के लोड फैक्टर के साथ 1000 टन प्रति घंटे की क्षमता वाला कन्वेयर लगाने पर सुविचार करते हुए, वीओसीपीटी द्वारा संयंत्र क्षमता का आकलन 70 प्रतिशत उपयोग पर 24 घंटे और 365 दिन की अवधि के लिए 4.29 टन किया गया है।
- (iii) 2008 के दिशानिर्देशों में दिए गए सूत्र के अनुसार, इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए 70 प्रतिशत का कारक एक बार लागू किया जाना है। वीओसीपीटी ने 70 प्रतिशत कारक को दो चरणों में लागू किया है। प्रथम, कन्वेयर दक्षता के प्रचालन लोड फैक्टर के रूप में और दूसरे निर्धारित मानदंडों के अनुसार समग्र क्षमता परिकलन में। मानदंड क्षमता निर्धारण के लिए प्रत्येक संगत प्रतिमान में अलग से लचीलेपन की अनुमति नहीं देते। जब उल्लेख किया गया तो पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पहला 70 प्रतिशत कारक कन्वेयर प्रणाली की क्षमता के लिए लागू किया गया और दूसरी बार 70 प्रतिशत का कारक दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार लागू किया गया। वीओसीपीटी ने यह भी बताया है कि यह दृष्टिकोण पूर्व के प्रस्ताव के अनुरूप है और उसे इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन भी दिया गया था।
- इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि 18 अगस्त, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/40/2015-वीओसीपीटी के द्वारा 10 वर्ष की अवधि के लाइसेंस आधार पर कार्गो की बर्थ संख्या 9 से अंतरिम स्टेक यार्ड को निकासी के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय कन्वेयर की क्षमता के निर्धारण के लिए 70 प्रतिशत कारक पर दो बार विचार किया गया था। यह उल्लेखनीय है कि, उक्त आदेश के अतिरिक्त, एंकरेज में फ्लोटिंग क्रेनों के प्रयोग से पोतों के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क नियत करते समय भी यही दृष्टिकोण अपनाया गया था जिसे इस प्राधिकरण ने 23 दिसम्बर, 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2013-वीओसीपीटी के द्वारा अनुमोदित किया गया था। और भी विशाखापटनम पत्तन न्यास (वीपीटी) की डब्ल्यूक्यू 1 बर्थ पर मशीनीकृत लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क नियतन के मामले में भी इस प्राधिकरण द्वारा 29 नवम्बर, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/32/2010-वीपीटी में उपस्कर दक्षता कारक की गणना प्रचालन अपेक्षाओं के लिए लगने वाले समय का विभाजन करने के लिए भी की गई थी (दिशानिर्देशों में निर्धारित 70 प्रतिशत के मानदंड के अतिरिक्त)। इस तरह, कार्गो के कन्वेयर के माध्यम से अंतरण में, वीओसीपीटी द्वारा अपनाये गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया जाता है और विश्लेषण में मान्य है।
- (iv) अतः संयंत्र क्षमता 4.29 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष निकलती है, जैसा वीओसीपीटी ने निर्धारण किया है।
- (ग) उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि, यार्ड क्षमता और संयंत्र क्षमता में भारी अंतर है। संयंत्र क्षमता यदि क्षमता से 65 प्रतिशत अधिक है। चूंकि यार्ड क्षमता को एक सीमा के रूप में सूचित किया गया है, वीओसीपीटी को कन्वेयर प्रणाली के संरूपण पर ध्यान देना होगा और कम क्षमता की कन्वेयर प्रणाली लगाने का पता लगाये जिससे यार्ड क्षमता तथा संयंत्र क्षमता आगे-पीछे रहे। प्रस्तावित परियोजना 66 टन वहन क्षमता वाले 59 वैगनों की एक पूरी रैक के लदान को ध्यान में रखकर बनायी गई है [59 x 66 = 3894 टन]। इसके लिए 4 घंटे में पूरी रैक लदान के लिए 1000 टन क्षमता वाले कन्वेयर की अपेक्षा है। अतः कन्वेयर की क्षमता को और अधिक घटाया नहीं जा सकता है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर भरोसा किया जाता है।
- (घ) इस प्रकार यार्ड क्षमता और संयंत्र क्षमता दोनों में से कम यार्ड क्षमता 2602888 टन प्रति वर्ष यानी 2.60 मिलियन मीट्रिकटन प्रति वर्ष होने के कारण सुविधा की इष्टतम क्षमता मानी जाती है जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित किया गया है।

(vi) पूंजीगत लागत :

(क) वीओसीपीटी द्वारा आकलित पूंजीगत लागत **66.41** करोड़ रु. है जिसमें से **7.16** करोड़ रु. सिविल कार्यों के लिए **56.09** करोड़ रु. यांत्रिक उपकरणों के लिए **3.16** करोड़ रु. विविध पूंजीगत लागतों के लिए है।

(ख) सिविल लागत:

अपफ्रंट दिशानिर्देशानुसार पत्तन न्यास के आकलन के अनुसार सिविल लागत पर विचार किया जाना अपेक्षित है। इस संबंध में वीओसीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा में कन्वेयर प्रणाली के डिजाइन और निर्माण के लिए सिविल लागत **7.16** करोड़ रु. आकलित की है। यह आकलित लागत क्लोजड कन्वेयर (क्षमता 1000 टीपीएच) (1500 मी.) लागत से संबंधित है। वीओसीपीटी द्वारा सूचित यह सिविल लागत बजटीय प्रस्ताव के अनुसार प्रतीत होती है और विश्लेषण में मान्य है। यह उल्लेखनीय है कि सिविल लागतों में सभी लागू कर समावेशी हैं।

(ग) उपस्कर/ यांत्रिक लागत:

(i) उपस्करों की आकलित लागत **56.09** करोड़ रु. हॉपर एक नग, रेल लदान हेतु दो साइलों, पांच फ्रंट एंड लोडर्स, **20** टन क्षमता वाले **12** ट्रक, विविध मदों अर्थात् अन्य यांत्रिक और उपस्कर लागतें विद्युत लागत और लागू कर की लागत से संबंधित हैं।

(ii) वीओसीपीटी के अनुसार, जलयान से उतारा गया कोयला, कोयला स्टेक यार्ड में स्टेक किया जायेगा। कोयला स्टेक क्षेत्र में स्टेक किये गए कोयले को फ्रंट एंड लोडर्स और ट्रकों द्वारा ग्राउंड हॉपर में अंतरित किया जायेगा। कोयले को हॉपरों के प्रयोग द्वारा कन्वेयर को अंतरित किया जायेगा। प्रस्तावित परियोजना **59** वैगन युक्त पूरी रेल प्रत्येक वैगन से **66** टन कार्गो की ढुलाई होती है, के लदान के लिए बनायी जा रही है। अतः पूरी रेल के लदान के लिए **1000** टन क्षमता के कन्वेयर की संकल्पना की गई है। कन्वेयर की क्षमता (**1000** टन/घंटा) को ध्यान में रखकर, **20** टन क्षमता वाले **12** ट्रक और प्रति घंटा **6** फेरे लगाने के निष्पादन के साथ **70** प्रतिशत दक्षता से [**20 x 12 x 6 x 0.7 = 1008** टन/घंटा] अपेक्षा होगी। कन्वेयर का ढलाव रेपिड वैगन लदान केंद्र के आवक स्टॉक बिन (वर्तमान रेलवे ट्रैक के साथ-साथ) के ठीक शीर्ष पर होगा। इसमें आवक स्टॉक बिन हॉपरों के साथ फीडिंग सिस्टम, एसेंट्रिक स्वचालित गेट, धर्मकांटा, पेनलों के साथ नियंत्रण प्रणाली आदि आवश्यक सुविधायें होंगी जो लदान सुविधा की अपेक्षाओं से मेल खाती होंगी। उक्त स्थिति के आधार पर, ऐसा प्रतीत होता है कि, उपस्कर की प्रत्येक किस्म की उत्पादकता और संख्या/क्षमता स्टेक यार्ड से निकासी किये जाने वाले शुष्क बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता के अनुरूप हैं।

(iii) उपर्युक्त स्थिति के आधार पर क्योंकि किसी भी प्रत्याशित बोलीकर्ता ने प्रत्येक उपस्कर और इनकी संख्या के विषय में आपत्ति नहीं उठायी है पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रत्येक उपस्कर की संख्या/क्षमता विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(iv) उपस्कर की लागतें, जैसे की वीओसीपीटी ने दी हैं, बजटीय प्रस्ताव के अनुसार पायी गई हैं अतः विश्लेषण में मान्य हैं। यह उल्लेखनीय है कि उपस्कर लागतों में सभी लागू कर समावेशी सूचित किये गए हैं।

(v) अन्य यांत्रिक और उपस्कर लागतें, जिनका एक मुश्त आकलन **26.31** करोड़ रु. किया गया है। बजटीय प्रस्ताव के अनुरूप हैं और विश्लेषण में मान्य हैं।

(घ) विविध लागतें:

विविध पूंजी लागतें कुल सिविल उपस्कर और विद्युत लागत का जैसा कि पहले भी चर्चा की गई है 5 प्रतिशत आकलित की गई है जो अपफ्रंट दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतीत होती है अतः विश्लेषण में मान्य है।

(ङ) इस प्रकार उक्त सुविधा के लिए पोर्ट द्वारा आकलित **66.41** करोड़ रु. की कुल पूंजी लागत विश्लेषण अनुसार मान्य है।(vii) वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारण अनुसार, आकलित पूंजी लागत का **16** प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के रूप में आकलित किया है।

(viii) प्रचालन लागत:

(क) विद्युत लागत:

10.87 रु. प्रति यूनिट की दर से **2.14** यूनिट प्रति टन की खपत की हिसाब से इष्टतम क्षमता के लिए विद्युत लागत का आकलन किया गया है:

बिजली की खपत के बारे में, यहां यह स्मरण करना संगत होगा कि मई 2015 के प्रस्ताव में, जो अगस्त 2015 के आदेश के रूप में पराकाष्ठा पर पहुंचा बिजली की खपत 1.18 यूनिट प्रति एमटी आंकी गई थी। संदर्भाधीन प्रस्ताव में कन्वेयर की 1500 मीटर की लंबाई और परियोजना की विद्युत अपेक्षाओं को ध्यान में रखकर 2.14 यूनिट प्रति टन आकलित की गई है। प्रतिशत विद्युत खपत के बारे में पत्तन द्वारा प्रस्तुत आकलन विश्लेषण में मान्य है।

वीओसीपीटी द्वारा दस्तावेजी प्रमाणों के साथ प्रस्तुत 10.87 रु. प्रति यूनिट विद्युत दर स्वीकृत है।

(ख) ईंधन लागत:

- (i) ईंधन का आकलन फ्रंट लोडर्स और ट्रकों के **2582** प्रचालन घंटों के लिए **44.23** रु. प्रति लीटर की दर से किया गया है।
- (ii) ट्रकों के संबंध में **2582** घंटे की ईंधन खपत इस स्थिति पर आधारित है कि **2602888** की इष्टतम क्षमता का निकास **20** टन क्षमता वाले **12** ट्रकों द्वारा **70** प्रतिशत उपयोग पर **6** फेरे प्रति घंटे की दर से किया जायेगा। [अर्थात् **2602888** टन/ (**20**टनx **0.7** उपयोग x **12** ट्रकx **6** फेरे)] वीओसीपीटी द्वारा फ्रंट एंड लोडर्स के लिए भी समान प्रचालन घंटे लिये गए हैं। स्थिति पर विश्वास किया जाता है।
- (iii) फ्रंट एंड लोडर्स के संबंध में तेल खपत **20** लीटर प्रति घंटा ली गई है जैसा कि अगस्त **2015** के आदेश में स्वीकार की गई थी और जो पत्तन में फ्रंट एवं लोडर्स के प्रयोक्ताओं से प्राप्त वास्तविक खपत पर आधारित है। यह स्थिति मान्य है।
- (iv) यद्यपि वीओसीपीटी ने ट्रकों के संबंध में ईंधन की खपत **5** लीटर प्रति घंटा की दर से विचार किया है। बाद में वीओसीपीटी ने ट्रकों की ईंधन खपत **2.4** लीटर प्रति घंटा की दर से गणना करने का अनुरोध किया। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि अगस्त **2015** के आदेश में **2.4** लीटर प्रति घंटा प्रति ट्रक की ईंधन खपत पर विचार पत्तन द्वारा तब किये गए आकलन पर विचार किया गया था। प्रसंगवश तदनुसार ट्रकों के बारे में विचारित तेल ईंधन की खपत **2.4** लीटर प्रति घंटा पर विचार किया जाता है।

- (v) दस्तावेजी प्रमाण के आधार पर तेल ईंधन की दर **44.23** रु. प्रति लीटर सही है अतः विश्लेषण में मान्य है।
- (ग) वीओसीपीटी ने सिविल कार्यों में मरम्मत और अनुरक्षण लागत विविध पूंजीगत लागतों का भाग रहे घटकों की सिविल लागतों का **1** प्रतिशत आकलित की है इसी प्रकार वीओसीपीटी द्वारा विविध पूंजीगत लागतों का भाग यांत्रिक और विद्युत लागतों के घटकों की लागतों सहित यांत्रिक एवं विद्युत उपकरणों की मरम्मत और अनुरक्षण लागत **7** प्रतिशत आकलित की है। जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप है।
- (घ) वीओसीपीटी द्वारा बीमा लागत का आकलन कुल स्थायी परिसंपत्तियों का **1** प्रतिशत और अन्य व्यय के लिए स्थायी संपत्तियों का **5** प्रतिशत किया गया है जो दिशानिर्देशों में दिए गए मानदंडों के अनुसार है।
- (ङ) (i) दिशानिर्देशों के अनुसार कंपनी अधिनियम में निर्धारित 'स्ट्रेट लाइन मैथड' (एसएलएम) में दी गई दरों के अनुसार मूल्यह्रास आकलन किया जाना चाहिए। वीओसीपीटी के यांत्रिक और विद्युत लागत पर **6.33** प्रतिशत की दर से मूल्यह्रास परिकलित किया है। वीओसीपीटी के अगस्त **2015** से संबंधित प्रक्रिया के दौरान विचारित दरों के अनुरूप है। इस स्थिति को अब विश्लेषण में मान्य किया जाता है। इसके अतिरिक्त विविध पूंजीगत लागत के एक भाग के रूप में यांत्रिक और विद्युत लागत के घटक पर मूल्यह्रास को भी विश्लेषण में मान्य किया जाता है।
- (ii) पत्तन द्वारा अगस्त, **2015** से संबंधित प्रक्रिया के दौरान प्रस्तुत मूल्यह्रास की **3.17** प्रतिशत की दर कंपनी अधिनियम, **2013** के उद्धरण के अनुसार है अतः अब विश्लेषण के अनुसार मान्य हैं। इसके अतिरिक्त हमारे विश्लेषण में विविध पूंजी लागत के हिस्से के रूप में सिविल लागत के घटक पर भी मूल्यह्रास का परिकलन किया गया है।
- (च) (i) उपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशानुसार संबंधित पहापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस फीस का आकलन किया जाता है।
- (ii) पत्तन द्वारा लाइसेंस शुल्क (पट्टा किराया) आकलन/500x4.5 वर्ग मी0 क्षेत्र कन्वेयर और 12 ट्रक और 5 फ्रंट एंड लोडर्स प्रत्येक के लिए 12x3 वर्ग मी0 क्षेत्र के लिए प्रयुक्त क्षेत्र के लिए किया गया है।
- (iii) **12** ट्रक और **5** फ्रंट एंड लोडर्स द्वारा अधिभोग क्षेत्र के संबंध में वीओसीपीटी ने लाइसेंस फीस की दर **355.65** रु. प्रति वर्ग मी0 अपनाई जो प्रचलित दरमानों के अनुसार प्रतीत होती है।
- (iv) कन्वेयर क्षेत्र के संबंध में वीओसीपीटी ने वे-लीव प्रभार की दर 1.42 रु. प्रति वर्ग मी0 अपनाई है यह भी प्रचलित दरमानों के अनुसार प्रतीत होती है।
- (छ) उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार वीओसीपीटी द्वारा आकलित कुल प्रचालन लागत **1983.99** लाख रु. के स्थान पर **1969.73** लाख रु. बनती है।
- (ix) संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण अनुसार संशोधित की गई है। संशोधित विवरण की एक प्रति अनुलग्नक-1 के रूप में संलग्न है।
- (x) (क) कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) **3032.33** लाख रु. बनती है जो पत्तन द्वारा आकलित वार्षिक राजस्व **3046.59** लाख रु. के अपेक्षा प्रचालन लागत (**1969.73** लाख रु.) और पूंजी लागत (**1062.60** लाख रु.) पर **16** प्रतिशत प्रतिफल का कुल जोड़ है।

- (ख) वीओसीपीटीने समस्त आकलित वार्षिक राजस्व मांग की भरपाई इस सुविधा की इष्टतम क्षमता में दर्शायी है। तदनुसार संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा **3032.33** लाख रु. तथा सुविधा की इष्टतम क्षमता **2602888** टन मानते हुए **116.50** रु. प्रति टन निकलती है न कि **117.05** रु. प्रति टन जैसा कि वीओसीपीटी ने आकलन किया है।
- (ग) वीओसीपीटी द्वारा बताई गई स्थिति के आधार पर कि कोक, चूना पत्थर और कोयला जैसे कार्गो के लिए प्रहस्तन दर एक समान है इसलिए कोक चूना पत्थर और कोयला जैसे सभी प्रकार के कार्गो को कन्वेयर प्रणाली द्वारा कोयला यार्ड से वैगन/ट्रक ले जाने के लिए वीओसीपीटी के प्रस्तावित दृष्टिकोण के अनुसार एक समान दर निर्धारित की गई है और यह भी की वीओसीपीटी का मत है कि प्रहस्तित समस्त कार्गो केवल विदेशी कार्गो होगा। निस्संदेह पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार तटीय दर विदेशी दर का **60** प्रतिशत निर्धारित की गई है।
- (खि) प्रस्तावित संदर्भ शुल्क अनुसूची में, वीओसीपीटी ने विदेशगामी पोत, पत्तन, पारी, प्रतिदिन प्राधिकरण और टन जैसी शब्दावली की परिभाषायें दी हैं। ये परिभाषाएं अन्य अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में और अन्य महापत्तन न्यासों और प्राइवेट टर्मिनलों में की गई परिभाषाओं के अनुरूप हैं।
- (खिी) भारत सरकार पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएम) ने अपने दिनांक **11 नवम्बर, 2014** के पत्र सं. **11033/51/2014-**पीटी के अंतर्गत इस प्राधिकरण को जारी पत्र सं. पीटी-**11033/51/2014** दिनांक **4 सितम्बर, 2014** के द्वारा महापत्तन पर तटीय पोतों को प्राथमिकता के आधार पर बर्थ पर लगाने के संबंध में जारी दिशानिर्देशों की एक प्रति भेजी है। तदनुसार इस प्राधिकरणने अपने आदेश सं. टीएमपी/**52/2014**-जन दिनांक **28 नवम्बर, 2014** के अंतर्गत सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा एमओआर में निर्धारित तटीय पोत की परिभाषा को एक साथ निम्नानुसार बदलने का अनुमोदन कर दिया है:
- "तटीय पोत से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।"*
- इसलिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित 'तटीय पोत' की परिभाषा 'तटीय पोत' की उपरोक्त परिभाषा के समान संशोधित कर दी गई है।
- (खिीी) वीओसीपीटी ने विलम्बित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की उगाही, बिलों का पूर्णांकन करना, **100/-** रुपए से कम के वापसी दावों और इससे कम राशि के लिए अनुपूरक बिल न बनाने को शासित करने वाली सोपाधिकताएं तथा टर्मिनल प्रचालक को सीमा दरों से कम दरों पर उगाही करने की शिथिलता संबंधी सोपाधिकताओं जैसी सामान्य शर्तों का प्रस्ताव किया है जो विभिन्न महापत्तन न्यासों की अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सोपाधिकताओं के अनुरूप पायी गई हैं।
- (खिीव) पोत के विदेशगामी पोत अथवा तटीय पोत के वर्गीकरण के लिए सामान्य सोपाधिकता निर्धारित की है जो **26 नवम्बर, 2015** के आदेश संख्या टीएमपी/**53/2015**-वीओपीसीटी के द्वारा प्रभावी संशोधनों के अनुरूप हैं, जिसमें महापत्तन न्यासों को संशोधित उपबंधों का समावेश करते हुए अपने दरमानों में संशोधन का निदेश दिया गया है।
- (खिीव) सामान्यतः सभी अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में, इस प्रभाव की एक सामान्य टिप्पणी कि प्रयोक्ता को प्रचालक की ओर से उपयुक्त स्तर से इतर विलम्ब होने पर प्रभावों का भुगतान नहीं करना होगा, निर्धारित की जाती है। तदनुसार वीओसीपीटी को भी कथित सोपाधिकता निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में वीओसीपीटी ने

प्रस्ताव किया है कि यदि लदान के लिए पूरी रेक उपलब्ध है और लाइसेंसधारक 4 घंटे में पूरी रेक भरने में असफल रहता है, जैसाकि निष्पादन मानकों में निर्धारित किया गया है लाइसेंसधारक की वजह के समय से इतर कार्गो लदान के लिए को किसी प्रभार का भुगतान करने की अपेक्षा नहीं होगी। तत्पश्चात वीओसीपीटी ने बताया है कि यह मुद्दा लाइसेंसधारक और प्रयोक्ता के बीच का है इसे दरमानों का हिस्सा नहीं बनाया जाना चाहिए। इसलिए इस प्रभाव की सामान्य टिप्पणी कि प्रचालक के कारण उपयुक्त स्तर से इतर विलम्ब के लिए प्रयोक्ता को किसी प्रभार का भुगतान नहीं करना होगा, जो सभी अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में निर्धारित की जाती है, वीओसीपीटी के संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित की गई है।

(xvi) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के अंतर्गत, वीओसीपीटी ने एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि दर कार्गो के कोयला यार्ड से कन्वेयर के माध्यम से वैगन/ट्रक द्वारा दुलाई और फिर मार्शलिंग यार्ड से लदान के लिए है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

(xvii) दिए गए थोक आधार थोक मूल्य सूचकांक में प्रत्येक वर्ष स्वतः संमजन के लिए सूचकांकन कारक से संबंधित सामान्य नोट पर ऐसे सूचकांक के लिए विचार करने के लिए अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में निर्धारित है। इस संबंध में, वीओसीपीटी ने इस प्रभाव को एक नोट का प्रस्ताव किया है कि प्रशुल्क कैप्स का सूचकांकन स्फीति से किया जायेगा परन्तु 1 जनवरी, 2015 और संगत वर्ष की 01 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में विचारित लागत अनुमान वर्ष 2015 की बाजार दर पर आधारित है अतः पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार प्रत्येक 01 जनवरी, 2015 की भांति स्वतः संमजन के लिए विचारित थोक मूल्य सूचकांक को आधार पर निर्धारित करना उचित और प्रासंगिक है। इस प्रकार इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट संदर्भ अनुसूची में शामिल किया जाता है।

(xviii) वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 अनुसार इस प्राधिकरण से कार्य निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा की जाती है। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशानुसार इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों में पड़ने की आवश्यकता नहीं तथापि परन्तु यह मान लेना भी ठीक नहीं कि पत्तन बहुत सटीक और पूरे किए जाने आवश्यक कार्य निष्पादन मानक 90 प्रतिशत उपलब्धता एवं प्रत्येक 66 टन क्षमता वाले 60 वैगनों वाले पूरे रेक के लदान कार्य को 240 मिनट में पूरा करेगा। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक निर्धारित किए जाते हैं।

9.1 उपर्युक्त शर्तों के आधार पर पत्तन के प्रस्ताव अनुसार संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्य निष्पादन मानक अनुलग्नक-II और अनुलग्नक-III के तौर पर संलग्न है।

9.2 परिणामतः और उपर्युक्त कारणों और विस्तृत विश्लेषण के आधार पर यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में मौजूदा कोयला यार्ड पर यंत्रीकृत लदान प्रणाली के लिए, लाइसेंस के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है तथा इसे कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है।

10.1 वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करारनामा में उल्लेख किया जाए।

10.2 वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जो कि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के

अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जो कि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंसधारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व कम से कम 90 दिनों पर संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15 प्रतिशत से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

10.3 परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

10.4 प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

10.5 लाइसेंसधारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।

10.6 महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

10.7 कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

10.8 प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए 01 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

10.9 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.2 के अनुसार यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंसधारक द्वारा पूरे नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और वीओसीपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएंगे। वीओसीपीटी तत्संबंधी लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

10.10 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1 के अनुसार लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

10.11 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 के अनुसार लाइसेंसधारक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंसधारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

10.12 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 के अनुसार, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील ऑकड़े/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंसधारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

10.13 दिशा-निर्देशों की धारा 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमानों या निबंध शर्तों के उल्लेख के संबंध में किसी स्पष्टीकरण/व्याख्यान की स्थिति उत्पन्न होती है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

10.14 किसी परियोजना के लिए निष्पादन बोली दस्तावेजों स्वतः ही रूपरेखा रूप से बताए जाएंगे। लाइसेंसधारक से उम्मीद की जाएगी कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों का प्रतिपादन करें।

10.15 लाइसेंसधारकों के वास्तविक कार्य-निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय वीओसीपीटी को अग्रेषित करेगा। यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित है तो वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/16(115)]

अनुलग्नक - I

वीओसीपीटी चिदंबरनार पत्तन न्यास पर कोयला यार्ड से मार्शलिंग यार्ड को कन्वेयर द्वारा मशीनीकृत निकास प्रणाली और मार्शलिंग यार्ड में वैगन लदान प्रणाली के 10 वर्षीय अवधि के लाइसेंस आधार पर राजस्व साझेदारी के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण की लागत का विवरण

क्र.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा दिनांक 30.01.2016 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन	प्राधिकरण द्वारा सुविचारित आकलन
I.	इष्टतम क्षमता		
(i).	यार्ड क्षमता:		
	- यार्ड का क्षेत्र (क) (वर्ग मीटर में)	295112	295112
	- स्टेकिंग के लिए प्रयुक्त कुल क्षेत्र का(त) %	70%	70%

	- स्टेक की गई कुल मात्रा (थ) (टन/वर्ग मी. में)	3	3
	- कारोबारी अनुपात(ग)	12	12
	- क्षमता (कx तx थx नx 70%) (मीट्रिक टन में)	5205776	5205776
	- रेल द्वारा वहित कार्गो का %	50%	50%
	- प्रासंगिक क्षमता (मीट्रिक टनों में)	2602887.84	2602887.84
	- प्रासंगिक क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन में)	2.60	2.60
(ii).	संयंत्र क्षमता		
	- कन्वेयर की क्षमता प्रति घंटा (ग) (टन में)	1000	1000
	- लोड कारक (ठ)	70%	70%
	- घंटे प्रतिदिन (ज)	24	24
	- दिन प्रति वर्ष (घ)	365	365
	- क्षमता (ग x ठ x ज x घ x 0.7) (मीट्रिक टन में)	42,92,400.00	42,92,400.00
	- क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन में)	4.29	4.29
	इष्टतम क्षमता(एमएमटीपीए में) (i) और (ii)	2.60	2.60
II	पूंजीलागत		रु.लाख में
	(क). सिविलकार्य		
	- बंद कन्वेयर (क्षमता 1000 टीपीएच) (1500 मीटर)	716.00	716.00
	- कन्वेयर प्रणाली की डिजाइन और निर्माण लागत		
	(क)	716.00	716.00
	(ख). (यांत्रिक कार्य)		
	- हॉपर (1 नग. X `1.73 लाख रु.)	173.00	173.00
	कुल प्रचालन लागत	1080.00	1080.00
	- फ्रंट एंड लोडर्स (5 नग X `48 लाख रु. प्रत्येक)	240.00	240.00
	- ट्रक (20टन) (12नग. X `25 लाख रु. प्रत्येक)	300.00	300.00
	- अन्य यांत्रिक व उपस्कर लागतें	2631.00	2631.00
	- विद्युत लागत	568.00	568.00
	- उक्त पर कर तथा वैट	617.00	617.00
	(ख)	5609.00	5609.00
	(ग). विविध लागतें @ 5%	316.25	316.25
	कुल पूंजी लागत (क +ख +ग)	6641.25	6641.25

क्र.सं.	विवरण	बीओसीपीटी द्वारा दिनांक 30.01.2016 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन	प्राधिकरण द्वारा सुविचारित आकलन
III	प्रचालन लागत:		
(i).	विद्युत लागत (बीओसीपीटी - 2602888 टन * 2.14 यूनिट प्रति टन * . 10.87 रु. प्रति यूनिट) (टीएएमपी - 2602888टन * 2.14 यूनिट प्रति टन * . 10.87 रु. प्रति यूनिट)	605.48	605.48
(ii).	ईंधन लागत		
(क).	- फ्रंट एंड लोडर्स (बीओसीपीटी - 2582 घंटा * 20लीटर प्रति घंटा * ` .44.23 * 5 नग) (टीएएमपी - 2582 घंटा * 20 लीटर प्रति घंटा * ` .44.23 * 5 नग)	114.20	114.20
(ख).	- ट्रक (बीओसीपीटी- 2582 घंटा * 5 लीटर प्रति घंटा * ` .44.23 * 12 नग) (टीएएमपी - 2582 घंटा * 2.4 लीटर प्रति घंटा * ` .44.23 * 12 नग)	68.52	32.89
(iii).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क).	सिविल कार्य (बीओसीपीटी - सिविल कार्य का 1% अन्य पूंजी लागतों में सिविल लागतों के घटक सहित सिविल लागत का प्रतिशत) (टीएएमपी - सिविल कार्य का 1% अन्य पूंजी लागतों में सिविल लागतों के घटक सहित सिविल लागत का प्रतिशत)	7.52	7.52
(ख).	यांत्रिक एवं विद्युत कार्य (बीओसीपीटी - अन्य पूंजी लागतों में यांत्रिक एवं विद्युत लागतों के घटकों सहित यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 7%) (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में यांत्रिक एवं विद्युत लागतों के घटकों सहित यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 7%)	412.26	412.26
(vi).	बीमा (बीओसीपीटी -पूंजी लागत का 1%) (टीएएमपी- पूंजी लागत का 1%)	66.41	66.41
(v).	मूल्यहास:		
(क).	सिविल निर्माण कार्य (बीओसीपीटी - सिविल लागत दर 3.17%) (टीएएमपी - सिविल लागतों के घटकों सहित अन्य पूंजीगत लागतों में सिविल लागतों पर 3.17%)	20.21	23.83
(ख).	यांत्रिक एवं विद्युत कार्य (बीओसीपीटी -यांत्रिक एवं विद्युत लागत पर 6.33% (टीएएमपी - अन्य पूंजी लागतों में यांत्रिक एवं विद्युत लागतों के घटकों सहित यांत्रिक एवं विद्युत लागत का 6.33%)	355.05	372.80
(vi).	पट्टा किराया(लाइसेंस फीस)		
(क).	कन्वेयर क्षेत्र	0.10	0.10

	[वीओसीपीटी - (1500 * 4.5) वर्ग मी. * .1.42 प्रति वर्ग मी प्रति वर्ष 0] [टीएएमपी - (1500 * 4.5) वर्ग मी. * .1.42 प्रति वर्ग मी प्रति वर्ष 0]		
(ख).	ट्रक और फ्रंट एंड लोडर्स [वीओसीपीटी - (5नग. *12मीटर*3मीटर.) + (12नग. *12मीटर.*3मीटर)] * रु.355.65/ वर्ग मीटर. [टीएएमपी - (5नग. *12मीटर*3मीटर.) + (12नग. *12मीटर.*3मीटर)] * रु.355.65/ वर्ग मीटर.	2.18	2.18
(vii).	अन्य व्यय (वीओसीपीटी - पूंजी लागतों का 5%) (टीएएमपी - पूंजी लागतों का 5%)	332.06	332.06
	कुल प्रचालन लागत	1,983.99	1,969.73
IV	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		
	(क). कुल प्रचालन लागत	1,983.99	1,969.73
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @16%	1062.60	1062.60
	(ग). कुल राजस्व अपेक्षा	3,046.59	3,032.33
	इष्टतम क्षमता (टन/वार्षिक)	2602888	2602888
	प्रहस्तन दर प्रति टन (रु./टन में)		
	- विदेशी	117.05	116.50
	- तटीय	70.23	69.90

अनुलग्नक-II

वी. ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

लाइसेंस के आधार पर कोयला यार्ड से मार्शलिंग यार्ड को कन्वेयर द्वारा मशीनीकृत निकास प्रणाली और मार्शलिंग यार्ड में वैगन लदान प्रणाली के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची।

अध्याय 1: परिभाषाएं तथा सामान्य निबंधन व शर्तें

1.1. **परिभाषाएं**

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- "तटीय पोत" से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- "विदेशगामी पोत" से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है।
- "पत्तन" से तात्पर्य वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास है।
- "पारी" से तात्पर्य है पत्तन कामगारों के लिए लागू 8 घंटों की पारी।
- "प्रतिदिन" से तात्पर्य प्रति कैलेंडर दिन या उसका अंश है।
- "प्राधिकरण" से तात्पर्य महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47क के अंतर्गत गठित महापत्तन न्यास प्राधिकरण से है।

- (vii). "टन" से तात्पर्य एक मीट्रिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा।

1.2. **सामान्य निबंधन और शर्तें**

- (i). सीमा-शुल्क अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा निर्धारित पोत की हैसियत पोत संबंधित प्रभारों की उगाही के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" रूप में इसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगा।
- (ii). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
- (क) ऐसे पोत जो सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।
- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के परिवर्तित हो सकते हैं।
- (iii). रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:
- (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभावी होंगी।
- (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभावी होंगी, उसके तत्काल पश्चात ही विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभावी होंगी।
- (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंड
- (क) "विश्वभर और तटीय" परिचालन के लिए भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाट शुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।
- (i) तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान होना।
- (ii) तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं परन्तु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान होना।
- *केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान होने की अनुमति देता है।
- (ख) विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कन्टेनर होने पर तटीय सामान/कन्टेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।

(iii). **विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज**

- (क) उपयोगकर्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत दंडात्मक ब्याज का भुगतान करना होगा। दंडात्मक ब्याज की दर 'भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट' से 2 प्रतिशत ज्यादा होगी।

- (ख) इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-व्याज का भुगतान करना होगा। दंडात्मक व्याज की दर 'भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट' से 2 प्रतिशत ज्यादा होगी।
- (ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा। (टर्मिनल को वापसी का दावा करते समय प्रस्तुत किए जाने वाले विशिष्ट दस्तावेजों का उल्लेख अवश्य करना होगा।)
- (घ) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। किन्तु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अनुबंध के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान हर दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (iv) परिगणित किए गए सभी प्रकार, बिल के अंतिम कुल जमा योग पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।
- (v). जब तक कि धन वापसी की राशि 100/-रु. अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, प्रचालक तब तक कोई पूरक बिल या अंडर चार्ज बिल प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि प्रचालक को देय राशि 100/- रु. से कम बनती है।
- (vi). (क) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम/न्यूनतम स्तर की हैं। यदि टर्मिनल प्रचालक चाहे तो वह कमतर/निम्नतर दरें मांग सकता है और/या उच्चतर/ज्यादा छूट और कटौतियां प्रदान कर सकता है।
- (ख) लाइसेंस धारी (टर्मिनल ऑपरेटर) चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली प्रदत्त शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने में उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो। यह इस शर्त पर है कि लाइसेंस धारी (टर्मिनल प्रचालक) इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किए जानेवाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।
- (vii) तार्किक सूत्र के ऐसे बिलबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता द्वारा प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन में (भारतीय रुपए में)	
		विदेशी	तटीय
1	शुष्क बल्क कार्गो (कोयला, कोक, जिप्सम और चूना पत्थर)	116.50	69.90
2	तापीय कोयला	116.50	116.50

नोट:

- यह प्रशुल्क कार्गो को कन्वेयर प्रणाली द्वारा कोल यार्ड से वैगन/ट्रक तक पहुंचाने और मार्शलिंग यार्ड में लदान के लिए है।
- तापीय कोयला "तटीय कार्गो" की श्रेणी में नहीं होगा।

3. उक्त अनुसूची से संबंधित सामान्य नोटः

- (i). प्रशुल्क सीमा में 01 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार-चढ़ाव के 60 प्रति की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii). वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
तथापि लाइसेंसधारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii). प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv). प्रस्ताव के प्राप्त होने के सात दिनों के भीतर प्राधिकरण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य-निष्पादन मानकों को पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v). लाइसेंसधारक द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने की स्थिति में प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi). महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथानिहित कार्य-निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii). कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंसधारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ उदाहरण के तौर पर संलग्न "परिशिष्ट" के अनुसार होगा।
- (viii). प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक-III**निष्पादन मानक**

लाइसेंस के आधार पर कोयला यार्ड से मार्शलिंग यार्ड को कन्वेयर द्वारा मशीनीकृत विकास प्रणाली और मार्शलिंग यार्ड में वैगन लदान प्रणाली के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची।

लाइसेंसधारक निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानक पूरे करेगा:

- (i) प्रतिमाह पंजीकृत लदान प्रणाली की कम से कम 90 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित होना। उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी।
- (ii) लाइसेंसधारक प्रत्येक 66 टन क्षमता वाले 60 वैगनों के पूरे रेक के लदान कार्य को 240 मिनट में पूरा करेगा।

....

Tariff Authority for Major Ports

NOTIFICATION

Mumbai, the 13th May, 2016

No. TAMP/13/2016- VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of Reference tariff for mechanized evacuation system from coal yard to marshalling yard through conveyor and wagon loading system at the marshalling yard on license basis for 10 years period, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

(No. TAMP/13/2016-VOCPT)

V.O. Chidambaranar Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachhar, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 30th day of March 2016)

This case relates to the proposal dated 30 January 2016 received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of Reference tariff for mechanized evacuation system from coal yard to marshalling yard through conveyor and wagon loading system at the marshalling yard on license basis for 10 years period.

2.1. The main points made by VOCPT in its letter dated 30 January 2016 are given below:

- (i). It is proposed to implement a Mechanized evacuation of loading system by way of grant of license to the prospective bidder for evacuating the cargo from coal yard to marshalling yard

through conveyor and Wagon loading system at the Marshalling yard on license basis for a period of 10 years.

- (ii). The Ministry of Shipping has fixed the timeline for issuing Letter of Award for the subject Project on or before 30.3.2016 and that the Board of trustees of VOCPT have accorded approval for the project in the Board meeting held on 13.01.2016.
- (iii). On the earlier occasions, no tenders were received on two occasions for the mechanization of loading system at the existing coal yard on licence basis for a period of 10 years on revenue share basis. Therefore, it was proposed to expand the scope of the work by including the cargo unloaded from VOCPT Berth III & IV and at the coal stack yard for implementing the project under PPP Mode.
- (iv). Industrial coal coming at the port is currently being stacked in the coal yard by the various Port users in their respective allotted slots and further transported to the end users through wagon/trucks as and when required. A broad gauge railway line is available in the middle of the phase -1 coal stack yard. At present, the cargo is moved by trucks from the coal yard to VOC Wharf behind the transit sheds for loading in the wagons placed on the wharf line. This consumes lot of time for loading each rake and resulting in less evacuation of cargo from the coal stack yard. The loading of one complete rake consisting of 59 wagons takes 8 hours. Till such time the railway locos/ wagons are being engaged for the completion of loading, it leads to payment of demurrage charges for the wagons by the port users. Hence, in order to minimize the time of loading of cargo in to the railway wagons and to reduce pollution, a suitable mechanised handling system is proposed to be installed at the coal stack yard.

2.2. The facility envisaged by VOCPT is as follows:

- (i). The coal unloaded from the ship will be stocked in the Coal Stack Yard. Coal stocked in the coal stock area will be transferred to the ground hopper using front end loaders and trucks. From the ground hoppers, the coal will be transferred to the Conveyor BC-1 laid under the ground through feeders. Suitable chute arrangement for feeding coal from feeders to Conveyor BC-1 shall be provided. BC-1 will be located partly underground and partly above the ground. This conveyor BC-1 will transfer Coal to conveyor BC-2 at Junction Tower JT-1.
- (ii). From Junction Tower JT-1 the coal is conveyed to the Wagon Loading Building through Conveyor BC-2. BC-2 conveyor will be sloping to reach the top of the Receiving Stock Bin of Rapid Wagon loading Station and it is along the existing railway track.
- (iii). The Wagon Loading Station is located near the existing marshaling yard. In the Wagon Loading Station, necessary facilities like receiving Stock Bin, feeding systems with hoppers, eccentric automated gates, weighing systems, Control system with panels etc. will be provided to match the requirements of the loading facility envisaged.
- (iv). Dust suppression system at the ground hopper area shall be provided to suppress the nuisance of coal and check the wastage of coal in the form of airborne particles. Suitable dust suppression system for the conveyors, Wagon Loading Station shall be envisaged. The ground hopper as well as the conveyor Tunnel shall be properly ventilated.
- (v). One substation building near JT-1 shall be located and another one transformer and panel near RWLS is envisaged. Other provisions like belt tensioning system, firefighting facilities, Pump house etc., shall be provided as per project standards.

2.3. The VOCPT has received Budgetary offers and the lowest offer of M/s Chennai Radha Engineering Works (P) Ltd, Chennai, for an amount of ₹ 64 crores has been considered as estimated cost of the project.

2.4. Approval of the Board of VOCPT was obtained by VOCPT in the meeting held on 13 January 2016 vide resolution No.106 to undertake the Project on revenue share basis at an estimated cost of ₹ 64.00 Crores.

3.1. The details of the project are as follows:

(i). **Optimal Capacity:**

- (a). The optimal capacity of the stack yard as per the TAMP guidelines is $0.7 \times A \times U/100 \times Q \times T$ - tonnes
 A – Area of the yard as per feasibility report = 2,95,112 SQ.MTR
 U- Percentage of total yard area that could be used for stacking = 70%
 Q – Quantity stacked = 3 Ton/ sq.mtr(As per norms)
 T – Turnover ratio = 12
 Optimal capacity = $0.7 \times 2,95,112 \times 0.7 \times 3 \times 12 \times 50\%$ of cargo considered for wagon loading = 2,602,888 tonnes = **2.60 MTPA**
- (b). Considering Plant capacity based on conveyor capacity, i.e., 1000TPH, the plant capacity works out to, (1000TPH Conveyor x 365 days x 0.7 x 24 hrs x 0.70) = 4,292,400 million tonnes, i.e., **4.29 MTPA**
- (c). As 2.60 MTPA is the least one, optimal capacity is considered as 2.60 MTPA.

(ii). **Capital Cost:**

Feasibility Report has been obtained from M/s.i-maritime consultancy Pvt. Ltd, Mumbai for the facility planning. In view of the suggestions proposed by the participants during the meeting held on 17 April 2015, the holding capacity of Hoppers is modified as 150 Tonnes & capacity of the Conveyor is changed as 1000 TPH and budgetary offers were obtained. Based on the budgetary offer of M/s. M/s.Chennai Radha Engineering works (P) Limited, Chennai, the cost of Hopper, Conveyors including erection & commissioning and electrical works and the capital cost of Mechanical equipments were considered for the facility planning .

- (a). **Civil Works:**
 Based on the budgetary offer of M/s.Chennai Radha Engineering works (P) Limited, Chennai, capital cost for civil works for conveyor system is considered as ₹7.16 Crores.
- (b). **Equipment & machinery cost:**
 The following equipment are proposed for installation in the mechanized evacuation system:-
 - (i). Conventional Fixed type Silo system for Wagon Loading: 1500 MT Capacity- 01 No
 - (ii). Closed Conveyor 1000 TPH Rated capacity: 1500 meter (Approx)
 - (iii). Trucks (Each 20 T Capacity): 15 Nos
 - (iv). Front end loaders (3.5 Cu.Mtr): 5 Nos
 - (v). Hoppers: 1 No
 - (vi). Power distribution system & Control automation
 - (vii). Misc.items.
 - (a). Magnet
 - (b). Metal Detectors

- (c). Belt feeder
- (d). Belt scales
- (e). Movable head pulleys

Based on the budgetary offer, capital cost of equipment and mechanical works is proposed at ₹56.09 crores. Considering 5% towards Miscellaneous capital cost, the total cost of the project is considered at ₹66.41 crores. .

(iii). **Operating Cost:**

(a). Power Cost:

Based on the TANGEDCO bill for January 2016, ₹10.87 per unit is considered for electricity consumption of 55,77,000 units for this project. [1500 KW X 3718 Hrs]

Calculation:

Working hours of conveyor capacity 1000 TPH for the evacuation of 2.6 MTPA (Optimal capacity of the system) is = $[2602888 / (1000 \text{ TPH} * 0.7)] = 3718 \text{ Hours}$.

Electricity charges as per TANGEDCO bill dt.01.01.2016 is given under:

Electricity consumption = 8,48,878 units

Amount in the TANGEDCO bill = ₹92,23,936

Rate per unit = ₹92,23,936 / 8,48,878 units = ₹10.87/unit

Unit per Ton = 55,77,000 units/2602888 tonnes = 2.14 units/ ton

Power cost = 2602888 tonnes X ₹10.87 per unit x 2.14

= ₹6,05,47,860.00

= ₹605.48 lakhs

(b). Fuel Cost:

The proposed equipment viz. Front end loaders and Trucks in the system will be operated by Fuel and hence fuel cost is considered in the annual revenue requirement. Fuel cost of ₹44.23 / ltr is considered as per the IOC Ltd, invoice for the month of January 2016.

Actual working hours for the evacuation through trucks:

Time required = $2602888 / (20 * 0.7 * 6 * 12) = 2592 \text{ Hrs}$.

The Front End Loaders will also work for 2592 Hrs.

(i). Fuel cost for Front end loaders: ₹114.20 Lakhs/ Year

(ii). Fuel cost for trucks: ₹68.52 Lakhs/ Year

(c). Repairs & Maintenance on civil works is considered at 1% on cost of civil works and 7% on cost of mechanical works.

(d). Insurance is considered at 1% on capital cost.

(e). Depreciation has been considered as per Companies Act at 6.33% on mechanical works and 3.17% on civil assets.

(f). Lease rent:

The area comes under commercial category. Hence ₹355.65 per Sq. mtr as per Estate rental of VOCPT for the period 2015-16 is taken for calculating the lease rent & Way leave charges @ ₹1.42 per sq. mtr is considered for the conveyor occupied area.

Sl. No.	Name of the equipment	Qty	Dimension of each equipment		Total Area in Sq.Mtr [C*D*E]	Way leave charges @ ₹1.42 per sq.mtr & Lease rent @ ₹ 355.65 per Sq.Mtr.
			Length In Meters	Width In Meters		
A	B	C	D	E	F	G
1	Conveyor area (Way leave charges)	LS	1500	4.5		9585.00 with Pension Levy@6.5%
2	Front end loaders	5 Nos	12	3	180	64017.00
3	Trucks	15 Nos	12	3	540	192051.00

(iv). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(v). Accordingly, the revenue requirement estimated by VOCPT is as follows:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Tariff for loading system
(i).	ROCE @ 16%	1,062.60
(ii).	Operating cost	1,983.99
(iii).	Total Revenue Requirement	3,046.59

(vi). The relevant total Revenue Requirement of handling activity is apportioned to the Dry Bulk cargoes as per TAMP Guidelines 2008. The apportionment of revenue requirements for the remaining activities of Storage and Miscellaneous items does not arise.

(vii). The cargo handling charges proposed by the VOCPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo (Coal, Gypsum & Limestone)	117.05	70.23
2	Thermal coal	117.05	117.05

(viii). The Performance standards as proposed by the Port is as follows:

The licensee shall meet both the following Performance standards:

- The Minimum guaranteed availability of 90% of the Mechanised Loading system per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system: and,
- The licensee shall complete the loading of full rake consisting of 60 Wagons of each of 66 Tonnes carrying capacity in 240 minutes.

3.2. The Cost Statement submitted by VOCPT is as under:

Cost statement for fixation of Tariff for Mechanisation of loading system at the existing coal yard.				
Sl. No	Particulars	Workings	Estimates	
I	Optimal Capacity			
(a)	Yard Capacity 0.70 x 2,95,112x0.70 x 3T/Sq. mtr. x 12 (Turn over Ratio) (As per Guidelines)*50% of cargo considered for wagon loading	2,602,888	2.60	
(b)	Plant capacity based on Convoeyor capacity (1,000-T per hour x 24 hrs x 0.70 x 365 days x 0.70)	4,292,400	4.29	
Hence, the Capacity is restricted to (a) which is the least				2.60
			₹in lakhs	
II	Capital Cost of the project			
	Civil Works		716.00	
	Mechanical Works		5609.00	
	Total		6325.00	
	Misc. cost (5% on total cost)		316.25	
	Total Capital cost			6,641.25
III	Operating cost			
1	Power Cost for conveyer, Silo etc	26,02,888*2.14 unit per MT*Rs.10.87 per unit (5577000 units/ 2602888Tons=2.14 unit per ton)	605.48	
2	Fuel cost:			
2(a)	Front end loaders	2582 Hrs*20 ltrs/Hr*Rs.44.23*5 Nos	114.20	
2(b)	Trucks	2582Hrs*5Ltr/Hr* Rs.44.23*12 Nos	68.52	
3	Repairs & Maintenance cost			
3(a)	1 % on total cost of civil works	716*1.05*1%	7.52	
3(b)	7 % on total cost of Mech & Elect works	5609.00*1.05*7%	412.26	
3	Insurance (1% on capital cost)	6,641.25*1%	66.41	
4	Depreciation	As per Companies Act		
4(a)	6.33 % on total cost of Mech & Elect works(Rs.5609.00 Lakhs)	5,609.00*6.33%	355.05	

4(b)	3.17% on Civil assets	716.00*3.17%	22.69	
5	Rent (License Fee)			
5(a)	Plant	-	-	-
	For the conveyor area -way leave charges	(1500*4.5) sqmtr* Rs.1.42 per sqmtr per annum with P.Levy	0.10	
5(b)	Trucks and Front end loaders	(12*3*12)+(12*3*5) Sq.Mtr *Rs.355.65	2.18	
6	Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value	332.06	
	Total (1) to (6)			1,983.99
IV	ROCE 16% on capital cost			1,062.60
V	Annual Revenue Requirement			3,046.59
VI	Proposed handling rate per tonne			
		Foreign		117.05
		Coastal		70.23

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the VOCPT dated 30 January 2016 was forwarded to the concerned users / user organizations / prospective applicants (as intimated by VOCPT) vide our letter dated 3 February 2016 seeking their comments. Some of the users/ user organizations/ prospective applicants have furnished their comments. These comments were forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT has responded vide its letter dated 25 February 2016.

5.1. A joint hearing in this case was held on 12 February 2016 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief Power Point presentation of its proposal and briefly described the need for the project. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ user organizations/ prospective bidders have made their submissions.

5.2. As agreed by VOCPT at the joint hearing, the VOCPT vide its letter dated 17 February 2016 has confirmed that the proposed layout drawing of the system has been forwarded to Tuticorin Ship Agents Association (TSAA) and other port users/ prospective bidders who had participated in the hearing.

5.3. In this regard, the TSAA vide its letter dated 02 March 2016 has furnished its comments. These were forwarded to VOCPT for feedback information. The VOCPT vide its e-mail dated 03 March 2016 has furnished its comments.

6. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 16 February 2016. The VOCPT vide its letter dated 20 February 2016 has furnished the information/ clarification sought by us. The information/ clarification sought by us and response of VOCPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Response of VOCPT
I.	General:	
(i).	As already requested by us under cover of our letter of even number dated 03 February 2016, the VOCPT to.	
(a).	Furnish a copy of the Feasibility Report.	Copy of the feasibility report is furnished. (The VOCPT vide its e-mail dated 18 February 2016 has forwarded the Feasibility Report on the proposal in reference.)
(b).	Confirm about forwarding of the Feasibility Report to the concerned users/ prospective bidders as per the list enclosed under cover of our letter of even number dated 03 February 2016.	Copy of the Feasibility Report has been forwarded vide Mail dated.18.02.2016 to the concerned users/ prospective bidders.
(ii).	In its proposal of May 2015, which had culminated in the August 2015 Order, the cargo envisaged to be handled was coal, coke and limestone. In this regard, the VOCPT had then confirmed that coal, coke and limestone have similar handling rate and similar stacking height and hence had proposed the same rate for the above cargoes under the category of dry bulk cargo. The VOCPT had also informed then that out of the total cargo handled, 95% of cargo handled in the coal stackyard is coal. Now, in the proposal in reference, the cargo envisaged to be handled is coal, gypsum and limestone. In this regard, the VOCPT to clarify/ furnish the following:	
(a).	The reason to exclude coke and instead envisage handling gypsum and thermal coal in the current proposal under reference.	Coke may also be included in the proposed cargo handling charges in the proposal under reference.
(b).	The VOCPT to confirm whether the handling and stacking parameters in respect of gypsum and thermal coal will also be similar to that of coal, to justify prescription of a common handling rate.	The handling and stacking parameters in respect of gypsum and thermal coal will be similar to that of coal.
(c).	The VOCPT to confirm whether coal will continue to constitute 95% of cargo handled in the coal stackyard.	It is confirmed that coal will constitute 95% of cargo handled in the coal stack yard.
(iii).	The copy of the Minutes of the Board Meeting furnished by the VCOPT under cover of its letter dated 30 January 2016 reflects the approval given by the Board to undertake the Development of Dry Dock facility at VOCPT. It does not reflect approval of the Board with regard to the VOCPT proposal in reference. The VOCPT to furnish the copy of the Minutes of its Board meeting, approving the VOCPT proposal in reference.	Copy of the Minutes of the Board Meeting for the approval of the subject project is furnished. (The Minutes, inter-alia, reflect approval of the Board to undertake the project in reference.)

II.	<u>Capacity:</u>	
(i).	Considering the handling capacity of the Conveyor at 1000 tonnes per hour and for an operation of 365 days and 24 hours and at 70% utilisation (considered twice), the VOCPT has arrived at the Plant capacity at 4.29 MMTPA. In this regard, the VOCPT to clarify/ furnish the following:	
(a).	The upfront tariff guidelines for the coal terminal, which has been considered as base by the VOCPT in the proposal in reference, stipulate considering one-time optimization factor of 70% in the capacity calculation. In the case in reference, the VOCPT is seen to have considered the factor of 70% twice. The VOCPT to justify considering the factor of 70% twice in the plant capacity calculation.	Optimisation factor of 70% was considered once for the efficiency of the conveyor system and another towards the number of working days in a year as proposed in the earlier proposal which was also approved by TAMP.
(b).	In its proposal of May 2015, which had culminated in the August 2015 Order, the plant capacity was based on the capacity of trucks. The reason for now determining plant capacity based on capacity of the Conveyor instead of capacity of trucks be explained.	Earlier proposal for which TAMP order dated, 4.8.2015 was passed w.r.t evacuation of coal from coal yard through Rail using Silo's, Trucks, Front End Loaders to feed the coal to Silo. Hence yard capacity @50% was matched with truck capacity to workout optimal capacity. However, currently evacuation is through conveyor to Marshalling yard. Hence, yard capacity of 50% matched with conveyor capacity being critical factor of input for calculation. Hence, the difference.
(c).	From the workings furnished by VOCPT, it is seen that there is a wide gap between the yard capacity and the plant capacity. The plant capacity is 65% more than the yard capacity. Since yard capacity is reported to be a constraint, the VOCPT to look into the configuration of the Conveyor system and explore deploying a lower capacity Conveyor system, so as to keep the yard and the plant capacity in tandem.	The proposed project is formulated to load the full rake consisting of 59 wagons each carrying 66 Tonnes of cargo [59 x 66 = 3894 Tonnes]. This requires 1000 Tonnes capacity conveyor to load the full rake in 4 Hrs. Hence, the capacity of conveyor cannot further be reduced.
III.	<u>Capital costs:</u>	
(i).	The VOCPT in its proposal has indicated only the total civil costs at ₹7.16 crores. The VOCPT has, however, not furnished the individual breakup of civil capital costs which constitute the total civil capital costs. The letter of Chennai Radha Engineering Works Private Limited (CREWPL) dated 30 November 2015, as furnished by the VOCPT, does not reflect the civil costs at ₹7.16 crores. Therefore, the individual breakup of civil capital costs which constitute the total civil capital costs of ₹7.16 crores to be furnished.	The total civil cost of ₹7.16 crores as quoted by the firm M/s. Chennai Radha Engineering Works Pvt. Ltd., Chennai in the budgetary offer was considered in the TAMP Application. (The Price Schedule of CREWPL as furnished by VOCPT reflects a consolidated amount of ₹6.47 Crores towards Design and Construction of Civil works for hood type conveyor system. Thereafter, considering the VAT component and Service Tax component, the VOCPT has considered the Civil Works at `

(b).	Documentary evidence in support of the cost of each item of civil costs to be furnished.	7.16 crores.)																																				
(ii). (a).	Similarly, the VOCPT in its proposal has indicated only the total cost of mechanical works at ₹56.09 crores. The VOCPT has, however, not furnished the individual breakup of mechanical work costs which constitute the total cost of mechanical works. The letter of CREWPL dated 30 November 2015, as furnished by the VOCPT, does not reflect the mechanical works of ₹56.09 crores. Therefore, the individual breakup of mechanical work costs which constitute the total cost of mechanical works of ₹56.09 crores to be furnished.	<p>The letter from CREWPL dated 02 February 2015 furnished by VOCPT reflects the follows: Width of Conveyor Trestle approximate 5 mtrs. Basic cost (without taxes, duties, P&F freight, etc.)</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Description</th><th>Quantity</th><th>Rate in Lakhs</th></tr><tr><td>1</td><td>Front End Loader</td><td>1 No</td><td>48</td></tr><tr><td>2</td><td>Truck</td><td>1 No</td><td>25</td></tr><tr><td>3</td><td>Silo (Mech & Structural)</td><td>1 Lot</td><td>1080</td></tr><tr><td>4</td><td>Balance mechanical & structural cost</td><td>1 Lot</td><td>2866</td></tr><tr><td>5</td><td>Total electrical cost</td><td>1 Lot</td><td>507</td></tr><tr><td>6</td><td>Hopper (Civil)</td><td>1 Lot</td><td>173</td></tr><tr><td>7</td><td>Balance Civil Cost</td><td>1 Lot</td><td>474</td></tr><tr><td colspan="3">Total</td><td>5173</td></tr></table>	Sr. No.	Description	Quantity	Rate in Lakhs	1	Front End Loader	1 No	48	2	Truck	1 No	25	3	Silo (Mech & Structural)	1 Lot	1080	4	Balance mechanical & structural cost	1 Lot	2866	5	Total electrical cost	1 Lot	507	6	Hopper (Civil)	1 Lot	173	7	Balance Civil Cost	1 Lot	474	Total			5173
Sr. No.	Description	Quantity	Rate in Lakhs																																			
1	Front End Loader	1 No	48																																			
2	Truck	1 No	25																																			
3	Silo (Mech & Structural)	1 Lot	1080																																			
4	Balance mechanical & structural cost	1 Lot	2866																																			
5	Total electrical cost	1 Lot	507																																			
6	Hopper (Civil)	1 Lot	173																																			
7	Balance Civil Cost	1 Lot	474																																			
Total			5173																																			
(b).	Documentary evidence in support of the cost of each of the equipment considered in the calculation, to be furnished.																																					
(iii).	The VOCPT to furnish an analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used to evacuate the cargo, to show that given the productivity of each type of the equipment, the numbers of different equipment commensurate with the optimal capacity of coal envisaged to be evacuated from the stack yard.	<p>The proposed project is formulated to load the full rake consisting of 59 wagons each carrying 66 Tonnes of cargo. [59 x 66 = 3894 Tonnes] This requires 1000 Tonnes capacity conveyor to load the full rake. Based on the conveyor capacity (1000 Tonnes/ Hr), 12 trucks each having capacity of 20 Tonnes and performing 6 trips/ Hr with 70% efficiency are considered. [20 x 12 x 6 x0.7 = 1008 Tonnes/ Hr]</p>																																				
(iv).	In its proposal of May 2015, which had culminated in the August 2015 Order, the VOCPT, in order to enable it handle 2.60 MMTPA of coal per annum, had considered deployment of 4 nos. of 20 tonne capacity trucks. Now in the proposal in reference, to handle the same 2.60 MMTPA of coal per annum, the VOCPT has proposed deployment of 15 nos. of 20 tonne trucks. The VOCPT to justify deployment of 15 nos. of 20 tonne trucks and clarify the reason for deployment of more number of Trucks.	<p>Further to reply w.r.t (iii) above, the earlier proposal contained 4 trucks to suit the evacuation system envisaged therein (i.e.,) using conveyor of 500 Meter length and to dump in Railway wagons in the coal yard. Current proposal of 12 Trucks is w.r.t evacuation required through conveyor of 1500 Meter to take the coal to Marshalling yard. This may, therefore, be admitted.</p>																																				

IV.	<u>Operating costs:</u>	
(i).	In its proposal of May 2015, which had culminated in the August 2015 Order, the power consumption was considered at 1.18 units per MT. In the proposal under reference, the power consumption has been estimated at 2.14 units per MT. The VOCPT to therefore, furnish a detailed analysis with regard to the increase in the power consumption from 1.18 units per tonne (in the August 2015 Order) to 2.14 units per tonne in the proposal under reference.	Considering the length of the conveyor as 1500 Meters, the power requirement for this project is 1500 KW. Hence, there is increase in the power consumption.
(ii).	With regard to the fuel cost, VOCPT to clarify/ furnish the following:	
(a).	The reason for considering the fuel cost of front end loaders and trucks for only 2582 hours to be justified, given that in the August 2015 Order, the fuel cost of front end loaders and trucks was considered for 6132 hours. The workings towards 2582 hours also to be furnished.	Since the actual working hours for the evacuation through trucks is 2582 Hrs, the fuel cost of front end loaders and trucks was considered for 2582 hours. 2602888 Tonnes/ (20 tonnes x 0.7 utilisation x 12 nos. x 6 trips) = 2582 Hrs.
(b).	In the August 2015 Order, the fuel consumption of trucks was considered at 2.4 litres per hour. In the proposal under reference, the fuel consumption of trucks has been considered at 5 litres per hour. The VOCPT to therefore, furnish a detailed analysis with regard to the increase in the fuel consumption from 2.4 litres per hour (in the August 2015 Order) to 5 litres per hour in the proposal under reference.	Based on the earlier order passed by the authority, the fuel consumption of truck may be considered as 2.4 Ltrs/ Hr.
(c).	The fuel cost of trucks is seen to have been captured only in respect of 12 trucks, though the VOCPT has reported deployment of 15 trucks. The said anomaly to be rectified.	VOCPT has considered 12 number of trucks only in the cost statement working.
(iii).	In the calculation of Licence fee, the VOCPT is seen to have considered the licence fee for space in respect of 12 nos. of Trucks. The reason for not considering licence fee for space in respect of 15 nos. of Trucks, which is proposed to be deployed, to be explained.	VOCPT has considered 12 number of trucks in the cost statement working and hence the license fee is calculated accordingly.
(V).	<u>Scale of Rates:</u>	
(i).	The VOCPT has proposed general conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel. These proposed conditionalities to be modified in line with the amendments effected vide Order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015, wherein all the Major Port Trusts have been directed to amend their	Clause 2.2 (ii) (a) to (e) of General Conditions of proposed SoR to be modified are furnished.

	existing Scale of Rates by suitably incorporating the amended provisions.	
(ii).	A conditionality to the effect that Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator, to be proposed.	If a full rake is available for loading and the licensee could not able to fill the complete rake in 4 Hrs time as prescribed in the performance standards due to the delay attributable to the licensee, the user shall not be required to pay the charges for the cargo to be loaded beyond the 4 Hrs time . Subsequently, the VOCPT vide its e-mail dated 17 March 2016 has stated that the above said issue is between the users and the licensee and need not form part of the Scale of Rates.
(iii).	A general note governing application of Wholesale Price Index (WPI) based indexation factor is also to be prescribed in the proposed draft Scale of Rates.	The Note given below may please be incorporated in the proposed SoR:- “The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year”
(VI).	<u>Performance Standards:</u>	
	One of the Performance Standards proposed by the VOCPT is that the Licensee shall complete the loading of full rake consisting of 60 wagons of each 66 tonnes carrying capacity in 240 minutes. In this regard, it is to state that as observed from coal handling terminals, the loading of a rake consisting of 59-60 wagons, happens in about 60 minutes. In such a scenario, the prescription of a time of 240 minutes to load 60 wagons, is seen to be extremely on a higher side. The VOCPT to look into this aspect and consider prescribing a time period of 60 minutes to load 60 wagons.	The proposed project is formulated to load the full rake consisting of 59 wagons each carrying 66 Tonnes of cargo. [59 x 66 = 3894 Tonnes] This can be achieved by 1000 Tonnes capacity conveyor to load the full rake in 4 Hrs. [3894 / 1000 = 3.89, Say 4 Hrs] Hence, performance standards is proposed accordingly.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The industrial coal coming at the port is currently being stacked in the coal yard by the various port users in their respective allotted slots and further transported to the end users through wagon/ trucks as and when required. A broad gauge railway line is available in the middle of the phase -1 coal stack yard. At present, the cargo is moved by trucks from the coal yard to VOC Wharf behind the transit sheds for loading in the wagons placed on the wharf

line. This consumes lot of time for loading each rake and resulting in less evacuation of cargo from the coal stack yard. Thus, in order to mitigate the poor evacuation rate and to increase cargo turnaround of the stack yard and to reduce pollution, the VOCPT had on earlier two occasions proposed to install a suitable mechanised handling system at the coal stack yard.

In this connection, based on a proposal filed by VOCPT in February 2015, this Authority vide its Order no. TAMP/9/2015-VOCPT dated 21 March 2015 had fixed Reference tariff for mechanization of loading system at the existing coal yard (i.e. transportation of cargo from the coal yard to wagon/ truck through conveyor system) on license basis for 10 years period. However, since there was no response for the project, the VOCPT, based on the decision of its Board of Trustees, and in consultation with the users and prospective bidders, reviewed their proposal. Thus, based on a proposal filed by VOCPT in May 2015, this Authority vide its Order no. TAMP/39/2015-VOCPT dated 04 August 2015 had fixed Reference tariff for the reviewed proposal of VOCPT.

However, since, no tenders were received for the mechanization project, the VOCPT has proposed to expand the scope of the work by including the cargo unloaded from VOCPT Berth III & IV and at the coal stack yard for implementing the project under PPP Mode.

Thus, the exercise under reference is to re-fix Reference tariff for mechanization of loading system at the existing coal yard, based on the proposal of VOCPT submitted on 30 January 2016.

- (ii). Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. As stated earlier, the proposal in reference is for fixation of Reference tariff for mechanized evacuation system from coal yard to marshalling yard through conveyor and wagon loading system at the marshalling yard on license basis for 10 years period on revenue share basis. Though upfront tariff is available for handling of various types of dry bulk cargo for the entire movement of cargo from ship to yard and yard to truck/ wagon, no upfront tariff is available for mechanized evacuation system from coal yard to marshalling yard through conveyor and wagon loading system at the marshalling yard. That being so, the proposal is seen to have been filed by the VOCPT under 2013 guidelines by following the principles of 2008 guidelines. The proposal of VOCPT has the approval of its Board of Trustees.
- (iii). The cargo proposed to be handled under this project are coal, coke, gypsum and limestone, of which 95% of cargo handled would be coal, as confirmed by the VOCPT. Based on this position, the VOCPT is seen to have considered the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a coal terminal, as base to arrive at the handling charges. The VOCPT has also confirmed that the cargo items other than coal also have similar handling rate and similar stacking height. Based on the submission made by the VOCPT, the approach adopted by VOCPT to consider the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a coal terminal, as base to arrive at the handling charges, is considered in this analysis.
- (iv). The proposal dated 30 January 2016 along with the information/ clarification furnished by the VOCPT during the proceedings of the case in reference are considered in the analysis.
- (v). Optimal Capacity:
 - (a). Yard Capacity:

- (i). Considering the area of the stack yard at 295112 sq. mtrs. with 70% utilisation, and taking into account the stack height of 3 tonne per sq. mtr. and a turnover ratio of 12, the VOCPT has arrived at the optimal yard capacity at 5.20 MMTPA. Thereafter, considering the position that only 50% of the stacked cargo would move by rail, the yard capacity has been assessed by VOCPT at 50% of 5.20 MMTPA i.e. 2.60 MMTPA.
 - (ii). Out of the said area of the stackyard, the VOCPT is seen to have taken into account 70% of the area as available for stacking, in line with the stipulation contained in the upfront guidelines for coal terminal for calculation of yard capacity.
 - (iii). The stack height of 3 tonne per sq. mtr. as considered by the VOCPT is as per the norm prescribed in upfront guidelines for coal terminal. In this connection, it is to state that in fixing upfront tariff for the coal terminal at Visakhapatnam Port Trust (VPT) a stack height of 6 tonnes per Sq. metre has been considered as against the norm of 3 tonnes per Sq. metre prescribed in the guidelines. However, even if stacking height of 6 tonnes per sq.mtr. is considered, the plant capacity in terms of capacity of the Conveyor is the limiting factor as can be noted from succeeding paragraphs.
 - (iv). The Turnover ratio of 12 considered by VOCPT is seen to be as per the norm of upfront guidelines for coal terminal and hence considered in the analysis.
 - (v). Based on the formula prescribed in the upfront guidelines for coal terminal and taking into account the various parameters as furnished by the VOCPT as discussed above, the yard capacity at 70% utilization works out to 5205776 tonnes per annum, as assessed by the Port.
 - (vi). Thereafter, considering the position that 50% of the yard capacity would pass through railway wagons, the optimal capacity works out to 2602888 tonnes as assessed by the Port. The position about 50% of the cargo would pass through railway wagons was earlier reported to be based on the Feasibility Report, which is relied upon.
- (b). Plant Capacity:
- (i). In the proposal under reference, the VOCPT has considered deployment of conveyor and has accordingly calculated the plant capacity by taking into account the capacity of the conveyor system. In the earlier proposal of May 2015, which had culminated in the August 2015 Order, the plant capacity was based on the capacity of trucks as the evacuation of coal from coal yard was envisaged through trucks. However, now since in the proposal under reference, evacuation is through conveyor, the plant capacity is computed based on the capacity of the conveyor system.
 - (ii). Considering deployment of conveyor with a capacity of 1000 tonnes per hour with a load factor of 70%, the plant capacity has been worked out by VOCPT at 4.29 tonnes for a period of 24 hours and 365 days at 70% utilization.
 - (iii). As per the formula prescribed in the 2008 guidelines, the factor of 70% is to be applied only once for determining the optimal capacity. The VOCPT has applied the factor of 70% at two stages. First, as the operating load factor of the conveyor efficiency and the second in the overall capacity calculation as

prescribed in the norms. The norms do not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. When pointed out, the port has clarified that the first 70% factor is applied towards the efficiency of the conveyor system and another 70% factor is as per the norms prescribed in the guidelines. The VOCPT has also stated that this approach is in line with the approach as considered in its earlier proposal and which was also approved by this Authority.

In this regard, it is relevant to mention here that while fixing the Reference tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.9 to interim stack yard on license basis for 10 years period vide Order no. TAMP/40/2015-VOCPT dated 18 August 2015, the cushion of 70% was considered twice in determination of the capacity of the conveyor. It is noteworthy that apart from the above order, such an approach was also considered while fixing reference tariff for handling of vessels using floating crane at anchorage which was approved by this Authority vide Order TAMP/53/2013-VOCPT dated 23 December 2013. Also, in case of fixation of upfront tariff for mechanized iron ore handling at WQ 1 berth of Visakhapatnam Port Trust (VPT) approved by this Authority vide Order No.TAMP/32/2010-VPT dated 29 November 2010, equipment efficient factor was reckoned to factor the time taken for operational requirements (over and above the norm of 70% prescribed in the guidelines). That being so, in the absence of prescribed norms available for the activity of transfer of cargo through conveyors, the approach followed by the VOCPT is relied upon and considered in the analysis.

- (iv). Thus, the plant capacity works out to 4.29 Million Metric Tonnes per Annum, as assessed by the VOCPT.
- (c). From the above, it can be seen that there is a wide gap between the yard capacity and the plant capacity. The plant capacity is 65% more than the yard capacity. Since yard capacity is reported to be a constraint, the VOCPT was requested to look into the configuration of the Conveyor system and explore deploying a lower capacity Conveyor system, so as to keep the yard and the plant capacity in tandem. In this regard, the VOCPT is of the view that since the proposed project is formulated to load the full rake consisting of 59 wagons each carrying 66 Tonnes of cargo [59 x 66 = 3894 Tonnes], a 1000 Tonnes capacity conveyor is essential to load the full rake in 4 hours and that therefore, the capacity of conveyor cannot be reduced further. The judgment of the port in this regard, is relied upon.
- (d). Thus, the yard capacity, being lower among the two viz., Yard capacity and Plant Capacity, at 2602888 tonnes per annum i.e. 2.60 Million Metric Tonnes per Annum, is considered as the optimal capacity of the facility, as assessed by the VOCPT.
- (vi). Capital Cost:
 - (a). The capital cost as estimated by the VOCPT in its proposal is ₹66.41 crores of which, ₹7.16 crores is towards civil works, ₹56.09 crores towards Mechanical Equipment and ₹3.16 crores towards Miscellaneous capital costs.
 - (b). Civil Costs:

The upfront tariff guidelines require consideration of the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. In this regard, the VOCPT has estimated the civil costs towards design and construction cost for conveyor system at ₹7.16 crores. This estimated cost also pertains to the cost of Closed Conveyor (Capacity 1000 TPH)

(1500 metres). The civil costs as given by the VOCPT is seen to be as per the budgetary offer and relied upon in the analysis. It is noteworthy that the civil costs are inclusive of all applicable taxes.

(c). Equipment/ Mechanical cost:

(i). The estimated Equipment cost to the tune of ₹56.09 crores pertains to the cost of 1 no. of Hopper, 1 no. of Silo for Rail Loading, 5 nos. of Front End Loaders, 12 nos. of 20 T Trucks and cost of Miscellaneous items viz., Other Mechanical & Equipment Costs, Electrical cost and applicable Taxes.

(ii). According to VOCPT, the coal unloaded from the ship will be stacked in the Coal Stack Yard. Coal stacked in the coal stack area will be transferred to the ground hopper using front end loaders and trucks. The coal will be transferred to the Conveyor using hoppers. The proposed project is formulated to load the full rake consisting of 59 wagons each carrying 66 Tonnes of cargo. Hence, a 1000 Tonnes capacity conveyor to load the full rake is envisaged. Considering the conveyor capacity (1000 Tonnes/ Hr), 12 trucks each having capacity of 20 Tonnes and performing 6 trips/ Hr with 70% efficiency [$20 \times 12 \times 6 \times 0.7 = 1008$ Tonnes/ Hr], would be required. The conveyor is envisaged to slope to reach the top of the Receiving Stock Bin of Rapid Wagon loading Station (along the existing railway track), with necessary facilities like receiving Stock Bin, feeding systems with hoppers, eccentric automated gates, weighing systems, Control system with panels etc. to match the requirements of the loading facility. Based on the above position, it appears that the productivity and the numbers/ capacity of each type of the equipment commensurates with the optimal capacity of dry bulk cargo envisaged to be evacuated from the stack yard.

(iii). Based on the above position and since none of the users/ prospective bidders have raised any objection with regard to the number of each and every equipment, the number/ capacity of each equipment as proposed by the port is considered in the analysis.

(iv). The costs of equipment as given by the VOCPT is seen to be as per the budgetary offer and relied upon in the analysis. It is noteworthy that the equipment costs are reported to be inclusive of all applicable taxes.

(v). The Other Mechanical & Equipment costs estimated as a lumpsum at ₹ 26.31 crores is seen to be as per the budgetary offer and considered in the analysis.

(d). Miscellaneous costs:

The Miscellaneous capital costs have been estimated at 5% of the total civil and equipment costs as discussed earlier, which is seen to be as per the upfront guidelines and hence considered in the analysis.

(e). Thus, the aggregate capital cost for the facility as estimated by the Port at ₹66.41 crores is relied upon in this analysis.

(vii). The VOCPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.

(viii). Operating cost:

(a). Power cost:

The Power cost has been calculated for the optimal capacity based on the power consumption at 2.14 units per tonne at the rate of ₹10.87 per unit.

With regard to the power consumption, it is relevant to recall that in its proposal of May 2015, which had culminated in the August 2015 Order, the power consumption was considered at 1.18 units per MT. In the proposal under reference, the power consumption has been estimated at 2.14 units per MT, considering the length of the conveyor at 1500 Meters and the power requirement for the project. The estimation with regard to the power consumption per tonne as furnished by the port is considered in the analysis.

The rate of ₹10.87 for per unit of power is validated by a documentary evidence and is accepted.

(b). Fuel cost:

(i). The fuel cost has been estimated in respect of front end loaders and trucks for a period of 2582 hours of operation and at the rate of ₹44.23 per litre.

(ii). The fuel consumption of 2582 hours in respect of trucks is based on the position that optimal capacity of 2602888 Tonnes will be evacuated by 12 nos. of 20 tonnes trucks each making 6 trips at 70% utilisation i.e. (2602888 Tonnes/ (20 tonnes x 0.7 utilisation x 12 nos. x 6 trips). The same operational hours is considered in respect of the front end loaders also by VOCPT. This position is relied upon.

(iii). In respect of front end loaders, fuel consumption has been considered at 20 litres per hour, as was considered in the August 2015 Order, which was then reportedly based on the actual consumption of Front End Loaders ascertained from the Port users. This position is taken into account.

(iv). In respect of trucks, the VOCPT had considered the fuel consumption at 5 litres per hour. Thereafter, the VOCPT has requested to consider the fuel consumption of Trucks at 2.4 litres per truck per hour. In this connection, it is relevant to mention here that in the Order of August 2015, a fuel consumption of 2.4 litres per hour per truck was considered as estimated by the Port then. Therefore, the fuel consumption in respect of trucks is considered at 2.4 litres per hour.

(v). The rate of fuel at ₹44.23 per litre is validated based on a documentary evidence and hence considered in the analysis.

(c). Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by VOCPT at 1% on the civil cost including the component of civil cost forming part of the Miscellaneous Capital costs. Similarly, Repairs and maintenance cost on mechanical equipment and electrical equipment cost is estimated by VOCPT at 7% on mechanical equipment and electrical equipment cost including the component of Mechanical and Electrical costs forming part of the Miscellaneous Capital costs, which are in line with the norms prescribed in the guidelines.

- (d). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, which are in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (e). (i). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VOCPT has calculated depreciation @ 6.33% on mechanical and electrical cost, in line with the rate of depreciation considered in the August 2015 Order. This same position is now relied upon in the analysis. In addition, depreciation on the component of mechanical and electrical cost forming part of the miscellaneous capital costs is also considered in the analysis.
- (ii). The rate of depreciation at 3.17% on civil assets is in line with the rate of depreciation considered in the August 2015 Order and hence considered now in the analysis. In addition, depreciation on the component of civil capital cost forming part of the miscellaneous capital costs is also considered in the analysis.
- (f). (i). The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.
- (ii). Licence fee (Lease rent) has been estimated by the port in respect of Conveyor area of 1500 * 4.5 sq.mtr. and in respect of the area for occupation by 12 nos. of Trucks and 5 nos. of Front end loaders, each with a dimension of 12 * 3 sq.mtr.
- (iii). In respect of the area to be occupied by 12 nos. of Trucks and 5 nos. of Front end loaders, the VOCPT has adopted the rate of licence fee at ₹355.65 per sq. mtr., which is seen to be as per the prevailing Scale of Rates.
- (iv). In respect of Conveyor area, the VOCPT has adopted the rate of way leave charges at ₹1.42 per sq. mtr, which is also seen to be as per the prevailing Scale of Rates.
- (g). The total operating cost based on the above analysis works out to ₹1969.73 lakhs as against ₹1983.99 lakhs estimated by the VOCPT.
- (ix). The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VOCPT is modified in line with the above analysis. A copy of the modified Cost statement is attached as **Annex - I**.
- (x). (a). The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹3032.33 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹1969.73 lakhs) and 16% return on capital cost (₹1062.60 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at ₹3046.59 lakhs.
- (b). The VOCPT has envisaged recovery of the entire assessed ARR from the optimal capacity of the facility. Accordingly, considering the modified ARR at ₹3032.33 lakhs and the optimal capacity of the facility at 2602888 tonnes, the rate works out to ₹116.50 per tonne, instead of ₹117.05 per tonne estimated by the VOCPT.
- (c). Based on the position of VOCPT that cargo like coke, limestone and coal have similar handling rates, a common rate is prescribed for transportation of all types of

cargo i.e. coke, limestone and coal from the coal yard to wagon/ truck through conveyor system, in line with the approach adopted by the VOCPT. Further, the VOCPT is of the view that the entire cargo handled would be only foreign cargo. Nevertheless, coastal rate has been prescribed at 60% of the foreign rate, as proposed by the port.

- (xi). In the proposed reference tariff schedule, the VOCPT has proposed definitions for common terms like foreign going vessel, port, shift, per day, TAMP and tonne. These definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other upfront / reference tariff cases and Scale of Rates of other major ports and private terminals.
- (xii). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.’

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (xiii). The VOCPT has proposed some general conditionalities like conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off bills, not entertaining refund claims and not raising supplementary bills for the amount less than ` 100/-, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront/ Reference tariff schedule of various major port trusts.
- (xiv). The general conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel are prescribed in line with the amendments effected vide Order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015, wherein all the Major Port Trusts have been directed to amend their existing Scale of Rates by suitably incorporating the amended provisions.
- (xv). Generally, in all upfront/ reference tariff cases, a general note to the effect that Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator, is prescribed. Accordingly, the VOCPT was also requested to prescribe the said conditionality. In this regard, the VOCPT has proposed that if a full rake is available for loading and the licensee could not able to fill the complete rake in 4 Hours' time as prescribed in the performance standards due to the delay attributable to the licensee, the user shall not be required to pay the charges for the cargo to be loaded beyond the 4 Hours' time. Subsequently, the VOCPT has stated that the said issue is between the users and the licensee and need not form part of the Scale of Rates. Therefore, a general note to the effect that Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator, which is prescribed in all upfront/ reference tariff cases, is prescribed in the Reference tariff Schedule of VOCPT also.
- (xvi). Under the cargo handling charge, the VOCPT has proposed a note stating that the tariff rate is for transportation of cargo from coal yard to wagon/ truck through conveyor system and loading at Marshalling yard. The proposed note is approved.

- (xvii). A general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI to be considered for such indexation is prescribed in the Upfront/ Reference tariff cases. In this regard, the VOCPT has proposed a note to the effect that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2015. Thus, the note in this regard in the Reference tariff schedule is modified to this effect.
- (xviii). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard. As brought out earlier, as per the Performance Standard Schedule proposed by the Port, the licensee shall meet both the Performance Standards i.e. The Minimum guaranteed availability of 90% of the Mechanised Loading system per month and the licensee completing the loading of full rake consisting of 60 Wagons of each of 66 Tonnes carrying capacity in 240 minutes. The Performance Standards as proposed by the Port is prescribed.

9.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex – II** and **Annex - III** respectively.

9.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the Reference Tariff Schedule for mechanized evacuation system from coal yard to marshalling yard through conveyor and wagon loading system at the marshalling yard on license basis for 10 years period on revenue share basis in VOCPT is approved for notification alongwith the Performance Standards.

10.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement in respect of PPP Project.

10.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

10.3. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

10.4. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the VOCPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

10.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

10.6. After considering the views of the VOCPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

10.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013

10.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

10.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

10.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

10.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

10.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

10.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

10.14. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ Licence agreement.

10.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority shall enquire into such allegation and forward its findings to the VOCPT. If any action is to be taken against the operator, the VOCPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN
[ADVT-III/4/Exty./143/16(115)]

ANNEX-I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR MECHANIZED EVACUATION SYSTEM FROM COAL YARD TO MARSHALLING YARD THROUGH CONVEYOR AND WAGON LOADING SYSTEM AT THE MARSHALLING YARD ON LICENCE BASIS FOR 10 YEARS PERIOD ON REVENUE SHARE BASIS AT V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST.

Sr. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 30.01.2016	Estimates as considered by TAMP
I	<u>OPTIMAL CAPACITY</u>		
(i).	Yard Capacity:		
	- Area of the yard (A) (in sq. metres)	295112	295112
	- Percentage of total are used for stacking (P)	70%	70%
	- Quantity stacked (Q) (tonnes/ sq. metres)	3	3
	- Turnover Ratio (T)	12	12
	- Capacity (A x P x Q x T x 70%) (in metric tonnes)	5205776	5205776
	- Percentage of cargo moving through Rail	50%	50%
	- Relevant Capacity (in metric tonnes)	2602887.84	2602887.84
	- Relevant Capacity (in million metric tonnes)	2.60	2.60
(ii).	Plant capacity		
	- Capacity of Conveyor per hour (C) (in tonnes)	1000	1000
	- Load factor (L)	70%	70%
	- No. of hours in a day (H)	24	24
	- No. of days per annum (D)	365	365
	- Capacity (C x L x H x D x 0.7) (in metric tonnes)	42,92,400.00	42,92,400.00
	- Capacity (in million metric tonnes)	4.29	4.29
	OPTIMAL CAPACITY (in MMTPA) LOWER OF (i) and (ii)	2.60	2.60
II	<u>CAPITAL COST</u>	₹	in lakhs
	(A). Civil Works		
	- Closed Conveyor (Capacity 1000 TPH) (1500 metres)	716.00	716.00
	- Design & Construction cost for conveyor system		
	(A)	716.00	716.00

	(B). Mechanical Works		
	- Hoppers (1 no. X ` .173 lakhs)	173.00	173.00
	- Silo for Rail Loading (1 no. X ` .1080 lakhs)	1080.00	1080.00
	- Front End Loaders (5 nos. X ` .48 lakhs each)	240.00	240.00
	- Trucks (20 T) (12 nos. X ` .25 lakhs each)	300.00	300.00
	- Other Mechanical & Equipment costs	2631.00	2631.00
	- Electrical cost	568.00	568.00
	- Taxes & VAT for above	617.00	617.00
	(B)	5609.00	5609.00
	(C). Miscellaneous cost @ 5%	316.25	316.25
	TOTAL CAPITAL COST (A + B + C)	6641.25	6641.25
Sr. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 30.01.2016	Estimates as considered by TAMP
III	<u>OPERATING COST:</u>		
(i).	Power Cost	605.48	605.48
	(VOCPT - 2602888 tonnes * 2.14 unit / tonne * ` . 10.87 per Unit) (TAMP - 2602888 tonnes * 2.14 unit / tonne * ` . 10.87 per Unit)		
(ii).	Fuel cost:		
(a).	- Front end loaders	114.20	114.20
	(VOCPT - 2582 Hrs * 20 ltrs / Hr * ` .44.23 * 5 Nos.) (TAMP - 2582 Hrs * 20 ltrs / Hr * ` .44.23 * 5 Nos.)		
(b).	- Trucks	68.52	32.89
	(VOCPT - 2582 Hrs * 5 ltrs / Hr * ` .44.23 * 12 Nos.) (TAMP - 2582 Hrs * 2.4 ltrs / Hr * ` .44.23 * 12 Nos.)		
(iii).	Repairs & Maintenance cost		
(a).	Civil works	7.52	7.52
	(VOCPT - 1% on Civil Costs incl. The component of civil costs in Other Capital Costs) (TAMP - 1% on Civil Costs incl. the component of civil costs in Miscellaneous Capital costs)		
(b).	Mechanical & equipment works	412.26	412.26
	(VOCPT - 7% on Mechanical & Electrical Costs incl. the component of Mechanical & Electrical costs in Other Capital costs) (TAMP - 7% on Mechanical & Electrical Costs incl. the component of Mechanical & Electrical costs in Miscellaneous Capital costs)		
(iv).	Insurance	66.41	66.41
	(VOCPT - 1% on Capital Costs) (TAMP - 1% on Capital Costs)		
(iv).	Depreciation:		
(a).	Civil Works	20.21	23.83

	(VOCPT - 3.17% on Civil Cost) (TAMP - 3.17% on Civil Cost incl. the component of Civil costs in Other Capital costs)		
(b).	Mechanical & equipment works	355.05	372.80
	(VOCPT - 6.33% on Mechanical & Electrical Costs) (TAMP - 6.33% on Mechanical & Electrical Costs incl. the component of Mechanical & Electrical Costs in Miscellaneous Capital costs)		
(v).	Lease Rent (License Fee)		
(a).	Conveyor area	0.10	0.10
	[VOCPT - (1500 * 4.5) sq.mtr. * `1.42 per sq. mtr per annum] [TAMP - (1500 * 4.5) sq.mtr. * `1.42 per sq. mtr per annum]		
(b).	Front end loaders & Trucks	2.18	2.18
	[VOCPT - (5Nos. *12mtrs.*3mtrs.) + (12Nos. *12mtrs.*3mtrs)] * Rs.355.65/sq. mtr. [TAMP - (5Nos. *12mtrs.*3mtrs) + (12Nos. *12mtrs.*3mtrs)] * Rs.355.65/sq. mtr.		
(vii).	Other Expense	332.06	332.06
	(VOCPT - 5% on Capital Costs) (TAMP - 5% on Capital Costs)		
	TOTAL OPERATING COST	1,983.99	1,969.73
IV	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT (ARR)		
(a).	Total Operating Cost	1,983.99	1,969.73
(b).	Return on Capital Employed @ 16%	1062.60	1062.60
	(c).Total Revenue requirement	3,046.59	3,032.33
	Optimal Capacity (Tonnes/ Annum)	2602888	2602888
	Per tonne handling rate (in Rs./Tonne)		
	- Foreign	117.05	116.50
	- Coastal	70.23	69.90

Annex – II**V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST**

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR MECHANIZED EVALUATION SYSTEM FROM COAL YARD TO MARSHALLING YARD THROUGH CONVEYOR AND WAGON LOADING SYSTEM AT THE MARSHALLING YARD ON LICENSE BASIS.

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS**1.1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). “Coastal Vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority/ Director General of Shipping.
- (ii). “Foreign-going Vessel” shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). “Port” shall mean V.O.Chidambaranar Port Trust.

- (iv). “Shift” Shall mean shift of eight hours as applicable to Port employees.
- (v). “Per day” shall mean a calendar day or part thereof
- (vi). “TAMP” shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Trusts Act, 1963.
- (vii). “Tonne” shall mean one Metric Tonne or 1000 Kilograms or one cubic meter

1.2. **General Terms & Conditions**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

- (iii). Interest on delayed payments/refunds.
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)
 - (b). Likewise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)
 - (c). The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later. (The Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund).
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is `100/- or more. Likewise, the license shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Concessionaire is ₹ 100/- or less.
- (vi) (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The license may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The license may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the license should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

2. Cargo Handling Charges:

Sl. No	Commodity	Rate per in MT (in Indian ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo (Coal, Coke, Gypsum & Limestone)	116.50	69.90
2	Thermal coal	116.50	116.50

Note:-

1. The Tariff rate is for transportation of cargo from coal yard to wagon/ truck through conveyor system and loading at Marshalling yard.
2. Thermal coal will not come under Coastal Cargo category.

3. GENERAL NOTES TO SCHEDULE ABOVE:

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2015 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - III

PERFORMANCE STANDARDS**REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR MECHANIZED EVALUATION SYSTEM FROM COAL YARD TO MARSHALLING YARD THROUGH CONVEYOR AND WAGON LOADING SYSTEM AT THE MARSHALLING YARD ON LICENSE BASIS.**

The licensee shall meet both the following Performance standards:

1. The Minimum guaranteed availability of 90% of the Mechanised Loading system per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system: and,
2. The licensee shall complete the loading of full rake consisting of 60 Wagons of each of 66 Tonnes carrying capacity in 240 minutes.
